

3 1761 11650586 8

CALL NUMBER

CA1

AUTHOR

XC27

TITLE

T82

VOLUME

14-25

66-77

~~94-65~~

40-53

NAME

ADDRESS

Sherry Kay

DATE

781-7310

NON-REGISTERED READER

IDENTIFICATION CHECKED

TORONTO TELEPHONE NUMBER

2/2/85





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505868>

1 Canada

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Tuesday, November 4, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le mardi 4 novembre 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transport****Transports**

RESPECTING:

Main Estimates 1980-81
Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50—
Marine Transportation Program under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1980-1981
Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50—
Programme des transports par eau sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Bockstael	Gourd
Crosby (<i>Halifax West</i>)	Harquail
Deniger	Mayer
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Mazankowski
Forrestall	McCain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McDermid	Portelance
McRae	Reid (<i>St. Catharines</i>)
Mitchell (Mrs.)	Skelly
Penner	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, October 30, 1980:

Mr. Harquail replaced Mr. Deniger.

On Friday, October 31, 1980:

Mr. Forrestall replaced Mr. Gass.

On Monday, November 3, 1980:

Mr. Portelance replaced Mr. Fisher;

Mr. Deniger replaced Mr. Bloomfield;

Mr. Gourd replaced Mr. Dion;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*);

Mr. McRae replaced Mr. Tousignant;

Mr. Gass replaced Mr. Wright;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. McKnight;

Mrs. Mitchell replaced Mr. Benjamin.

On Tuesday, November 4, 1980:

Mr. Dionne (*Chicoutimi*) replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Mayer replaced Mr. Gass.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 30 octobre 1980:

M. Harquail remplace M. Deniger.

Le vendredi 31 octobre 1980:

M. Forrestall remplace M. Gass.

Le lundi 3 novembre 1980:

M. Portelance remplace M. Fisher;

M. Deniger remplace M. Bloomfield;

M. Gourd remplace M. Dion;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Dionne (*Chicoutimi*);

M. McRae remplace M. Tousignant;

M. Gass remplace M. Wright;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. McKnight;

M^{me} Mitchell remplace M. Benjamin.

Le mardi 4 novembre 1980:

M. Dionne (*Chicoutimi*) remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Mayer remplace M. Gass.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 4, 1980
(20)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Crosby (*Halifax West*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Harquail, Mayer, Mazankowski, McCain, McDermid, McRae, Mrs. Mitchell and Mr. Reid (*St. Catharines*).

Other Member present: Mr. Ellis.

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. Pierre Franche, Chairman. *From the Department of Transport:* Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Ronald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated April 30, 1980, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 5, 1980, Issue No. 3*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50—Marine Transportation Program under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 1:05 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, November 6, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 NOVEMBRE 1980
(20)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 11 h 05 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Crosby, (*Halifax-Ouest*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Forrestall, Harquail, Mayer, Mazankowski, McCain, McDermid, McRae, M^{me} Mitchell et M. Reid (*St. Catharines*).

Autre député présent: M. Ellis.

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre Franche, président. *Du ministère des Transports:* M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime et M. Ronald Quail, commissaire adjoint, Garde côtière canadienne.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 30 avril 1980 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 5 juin 1980, fascicule n° 3*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50—Programme des transports par eau sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 13 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 6 novembre 1980, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 4, 1980

• 1107

[Text]

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1981. That means consideration of Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 and L50, Marine Transportation Program under Transport. Is it the wish of the committee to consider these votes together as we did at our last meeting?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10—Marine Transportation—Operating expenditures—\$228,239,000

Vote 15—Marine Transportation—Capital expenditures—\$69,734,000

Vote 20—Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited—\$5,600,000

Vote 25—Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc.—\$4,625,000

Vote 30—Payment to the National Harbours Board—\$1,700,000

Vote 35—Payment to the National Harbours Board—\$200,000

Vote L40—Loan to the Hamilton Harbour Commission—\$380,000

Vote L45—Loan to the Nanaimo Harbour Commission—\$2,500,000

Vote L50—Advances to the National Harbours Board—\$24,946,000

The Chairman: Again I would like to welcome Mr. Sinclair and his officials for their appearance here. Might I ask you, Mr. Sinclair, to introduce your officials to the committee again, please.

Mr. Gordon M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. On my immediate right is Mr. Pierre Franche, Chairman of the National Harbours Board; and to his immediate right is Mr. Randal Quail, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard.

The Chairman: Thank you. Last meeting, Mr. McDermid asked a question of Mr. Sinclair for which he did not have the answer readily available. He agreed to bring that information to the committee today. He has it now and I would ask Mr. Sinclair to provide that answer so it will be on the proceedings of our committee. Mr. Sinclair, please.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. We will also file with the committee a formal answer to this question in writing in both official languages, but in the interests of providing the information to Mr. McDermid I will respond verbally at the present time.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 novembre 1980

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi touchant le budget des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1981. Nous ferons donc l'étude des crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, L40, L45 et L50, de l'Administration du transport maritime, au titre des Transports. Les membres du comité souhaitent-ils étudier les crédits globalement comme nous l'avons fait la dernière fois?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Administration du transport maritime

Crédit 10—Transport maritime—Dépenses de fonctionnement—\$228,239,000

Crédit 15—Transport maritime—Dépenses de capitaux—\$69,734,000

Crédit 20—Versement à la Canarctic Shipping Company Limited—\$5,600,000

Crédit 25—Versement à l'Administration des ponts Jacques-Cartier et Champlain—\$4,625,000

Crédit 30—Versement au Conseil des ports nationaux—\$1,700,000

Crédit 35—Versement au Conseil des ports nationaux—\$200,000

Crédit L40—Prêt à la Commission du port de Hamilton—\$380,000

Crédit L45—Prêt à la Commission du port de Nanaimo—\$2,500,000

Crédit L50—Versement provisoire au Conseil des ports nationaux—\$24,946,000

Le président: J'aimerais de nouveau souhaiter la bienvenue à M. Sinclair et à ses fonctionnaires. M. Sinclair voudrait-il présenter encore une fois ses fonctionnaires au comité?

M. Gordon Sinclair (administrateur du transport maritime, Transports Canada): Merci, monsieur le président. Je vous présente, immédiatement à ma droite, M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux; à sa droite, M. Randal Quail, sous-commissaire de la Garde côtière canadienne.

Le président: Merci. Lors de notre dernière rencontre, M. McDermid a posé à M. Sinclair une question à laquelle il ne pouvait pas répondre immédiatement. Il a accepté de se renseigner. Comme M. Sinclair a la réponse aujourd'hui, je lui demanderai de la donner afin de la consigner au procès-verbal. Vous avez donc la parole, monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Nous allons également déposer devant le comité une réponse officielle à la question, rédigée dans les deux langues, mais afin de renseigner M. McDermid, je répondrai pour l'instant verbalement.

[Texte]

You asked a question, sir, with respect to the membership on the Toronto Harbour Commission. That membership has recently changed, as recently changed, as of the end of September, and is now composed of the following persons: the chairman is Mr. Karl Jaffray, a municipal appointment whose term continues until August 15, 1981; the other commissioners are Ms Susan Fish, a municipal nominee and a member of the Toronto City Council and whose appointment runs until June 27, 1981; Mr. H. Weisbach, a municipal nominee whose term continues until October 23, 1981; Mr. David Wishart, the nominee of the Board of Trade of Toronto who was just recently appointed at the end of September and whose term continues until September 30, 1983. The final commissioner, a federal nominee, is Mr. Monte Kwinter, also appointed at the end of September and whose terms continues until September 30, 1983. Those are the five commissioners presently on the harbour commission.

• 1110

Mr. McDermid: Thank you, sir. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. The first member of the committee who indicated to me this morning his wish to put some questions is Mr. Harquail. However, if Mr. Mazankowski is ready, following our usual procedure, I will go to the Official Opposition first.

Mr. Mazankowski: That is all right. We like to get him in and get him out as quickly as we can.

An hon. Member: He is stunned. He does not know what to say.

Mr. Harquail: Mr. McDermid, of course, almost qualifies for that term 'yahoo'—he giggles and laughs, not only in committee but in the House.

Mr. Chairman: I want to thank Mr. Mazankowski for his usual courtesies and co-operation. He is known and has a good reputation for that on the Hill, and I certainly want to acknowledge it.

Mr. Chairman: to Mr. Sinclair and Mr. Franche, I realize I do not have very much time and I want to, first of all, take maybe a couple of minutes to set out the area of questioning and then perhaps they would be kind enough to give the response.

In terms of northern New Brunswick and with regard to the planning for ports, Mr. Sinclair, I wanted to garner from you this morning the co-ordination of all the various departments, for example, the marine branch of Public Works, the marine branch of Transport, how you relate to other departments such as DREE and other federal departments that would be contributing to major projects, and I am referring now to the Atlantic region. What type of format or organizational chart do you have in terms of co-operation when there will be substantial expenditures? I ask this because it has been my experience that when you are getting ready to move ahead on major projects quite often it could be said, and with some accuracy, that the left hand does not know what the right hand is doing, and I am speaking about the departments that I identified, and the various federal departments that would have some jurisdiction or some responsibility with respect to

[Traduction]

Vous m'avez demandé, monsieur, quelle était la composition de la commission du port de Toronto. Celle-ci a été modifiée dernièrement, soit à la fin de septembre, et la commission se compose donc des personnes suivantes: son président est M. Karl Jaffray, proposé par la municipalité et dont le mandat s'étend jusqu'au 15 août 1981. Voici quels sont les autres commissaires: M^{me} Susan Fish, nommée par la municipalité et membre du Conseil municipal de Toronto, dont le mandat s'étend jusqu'au 27 juin 1981; M. H. Weisbach, nommé par la municipalité et dont le mandat prend fin le 31 octobre 1981, et M. David Wishart, qui vient tout juste d'être nommé à la fin de septembre par la Chambre de commerce de Toronto pour un mandat allant jusqu'au 30 septembre 1983. Il y a enfin un autre commissaire, M. Monte Kwinter, qui vient lui aussi d'être nommé à la fin de septembre, par le gouvernement fédéral, et dont le mandat s'étend jusqu'au 30 septembre 1983. Ces cinq personnes forment donc la commission du port de Toronto.

M. McDermid: Merci infiniment, Monsieur.

Le président: Merci, monsieur Sinclair. Le premier membre du comité à me faire savoir ce matin qu'il avait des questions à poser est M. Harquail. Si, toutefois, M. Mazankowski est prêt, je donnerai la parole en premier, selon l'usage, à l'opposition officielle.

M. Mazankowski: C'est bon. On aime bien en finir assez rapidement avec lui.

Une voix: Il est stupéfait. Il ne sait pas quoi dire.

M. Harquail: Évidemment, on peut presque qualifier M. McDermid de buse... il ne fait que rigoler non seulement en comité mais aussi en Chambre.

Monsieur le président, je tiens à remercier M. Mazankowski de sa courtoisie habituelle et de son esprit de collaboration. Il est renommé pour cela sur la Colline, je dois dire.

Je sais, messieurs, que je n'ai pas beaucoup de temps et je voudrais, tout d'abord, prendre quelques minutes pour situer mes questions, après quoi vous voudrez peut-être me répondre.

En ce qui regarde le nord du Nouveau-Brunswick ainsi que la planification portuaire, monsieur Sinclair, j'aimerais que vous m'appreniez ce matin comment se fait la coordination. Il y a, par exemple, la direction maritime des Travaux publics, la direction maritime des Transports; quels sont vos rapports avec les autres ministères fédéraux, notamment l'Expansion économique régionale, lesquels participent aux grands travaux, en ce qui a trait à la région de l'Atlantique. Comment s'organise la collaboration dans le cas de dépenses majeures? Je vous le demande parce que j'ai eu l'occasion de constater lors de certains travaux importants que très souvent, précisément, la main gauche ne sait pas que fait la main droite, et je veux ici parler des services que j'ai nommés et des ministères fédéraux qui auraient une certaine compétence ou certaines attributions en ce qui concerne le développement ou les travaux d'agrandissement d'un port. Je pourrais peut-être vous confier cette question.

[Text]

the development of a port or the substantial expansion of a port. Maybe I could leave that question with you.

I am now going to move over to the gentleman responsible for the National Harbours Board. When I ask my question of him, I am referring specifically to the inattention by the National Harbours Board to Belledune Port and also the Dalhousie Port which I understand does not come directly under the National Harbours Board, but there is one aspect of it that would. I also realize that DREE and other federal moneys have been put forward for a study of those two ports. First it was the study of just the Dalhousie Port and then they later agreed to extend it to include the Belledune Port.

You know as well as I do that in recent years there has been increased traffic, both at Belledune and at Dalhousie. In the Belledune case it is petroleum products, with Shell having installed a new tank farm there, as well as other firms having indicated an interest to put commodities over the side, not the least of which is potash that has been considered. Then in the Dalhousie case it is the newsprint going over the side at the new modern Ro-Ro facility, the cargo facility there, as well as at the upper wharf where they are shipping ore and pulp and paper products, lumber, and there has been an increase in traffic as far as potatoe shipment is concerned.

• 1115

Having laid the groundwork there, obviously they are not dying or they are not in a state where they are going to close or they cannot find business, *au contraire*. The demand is increasing but, as you know probably better than I, the facilities are not there. It is brought to my attention continuously by other elected representatives, MLAs, mayors, regional development commissioners, that there is absolutely no attention paid to Belledune by the National Harbours Board. I have that feeling too. It is my impression that the man in Saint John is 99.9 per cent seized with what is going on in Saint John but knows absolutely nothing, or at least indicates that he does want to know anything or is not interested, so I am making my case as strongly as I can this morning.

We are very concerned about this and it is to a stage where something must be done about it. We have the ports policy discussion and the present minister is talking about local commissions and so on. I wonder if I could learn from you this morning why this situation exists and what plans there are to do something to correct it. Can you give instruction to Mr. Mulholland at St. John to come up and meet with the people at Belledune, in that area, the development officers, the elected people, and indicate just exactly what the plans are? Mr. Chairman, in the short 10 minutes we do have, if I could have a response to that and then hear from Mr. Sinclair about the plans for the expenditures of funds on those areas.

Mr. Pierre Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, as you pointed out, and to be a little bit clearer, Dalhousie I will not comment on because it is really not the responsibility of the National Harbours Board. It is for paper products and so forth so I am not familiar with it and I have not really looked at Dalhousie.

[Translation]

Et maintenant je m'adresse à la personne responsable du Conseil des ports nationaux. Je le fais en pensant précisément au peu d'attention accordé par le Conseil des ports nationaux au port de Belledune et au port de Dalhousie, lequel n'entre pas directement dans le mandat du Conseil des ports nationaux, sauf pour un aspect. Je constate que le ministère de l'Expansion économique régionale de même que d'autres ministères ont consacré des crédits à une étude relative à ces deux ports. L'étude visait d'abord seulement le port de Dalhousie, puis elle a été étendue au port de Belledune.

Vous savez aussi bien que moi que le trafic maritime a augmenté ces dernières années aux deux endroits. A Belledune, c'est à cause des produits pétroliers, vu les nouveaux réservoirs installés par la société Shell, et parce que d'autres entreprises songent à expédier divers produits dont la potasse, pour dire le moins. Dans le cas de Dalhousie, on expédie du papier journal au nouvel embarcadère de Ro-Ro et le quai supérieur sert à l'expédition de minerai, de pâtes et papier et de bois d'œuvre; quant aux expéditions de pommes de terre, elles ont augmenté.

Comme ils disposent d'une infrastructure, ils ne vont évidemment pas mourir, ou ils n'en sont pas au point de fermer ni de ne pas trouver de débouchés, *au contraire*. La demande augmente, mais comme vous le savez probablement mieux que moi, les installations font défaut. On attire constamment mon attention: d'autres élus, les députés provinciaux, les maires, les commissaires au développement régional, sur le fait que le Conseil des ports nationaux n'accorde aucune attention au port de Belledune. C'est aussi mon impression. J'ai l'impression que l'homme de Saint-Jean est accaparé à 99,9 p. 100 par ce qui se passe à Saint-Jean et ne sait absolument rien d'autre, ou du moins démontre qu'il ne veut rien savoir d'autre ou qu'il n'est pas intéressé, c'est pourquoi je veux tant insister ce matin.

Cette question nous préoccupe vivement et cela en est rendu à un point où il faut agir. Il y a eu le débat sur la politique portuaire et le ministre parle maintenant de conseils des ports et ainsi de suite. Je me demande si vous pourriez m'apprendre ce matin la raison de cette situation et me dire si on prévoit y apporter des correctifs. Etes-vous en mesure de demander à M. Mulholland, à Saint-Jean, de venir à Belledune rencontrer les intéressés: les agents de développement, les élus, pour leur apprendre quels sont les plans? Monsieur le président, pendant les brèves dix minutes qui me sont accordées, j'aimerais qu'on réponde à cette question et ensuite entendre M. Sinclair parler des prévisions de dépenses dans ce domaine.

M. Pierre Franche (président du Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, comme on l'a dit et pour bien le souligner, je n'ai rien à dire au sujet de Dalhousie parce que ce n'est vraiment pas du ressort du Conseil des ports nationaux. Le port est destiné aux produits du papier et ainsi de suite; ce n'est donc pas mon domaine et je ne me suis pas vraiment occupé de Dalhousie.

[Texte]

With respect to Belledune, it is a fact that it is a rather simple operation, it is basically fertilizer coming out there, and Shell has installed a tank farm, as you have referred to. We have joined together with DREE, the province of New Brunswick, Public Harbours and Wharves and ourselves, in a study as to what would be the future of the port. We have joined, basically monetarily and obviously to a small amount because quite a bit of the impact was on the Dalhousie side, and that is being I would say co-ordinated more by headquarters than the Port of Saint-John in terms of the planning aspects of it. I think there was a contract of about \$80,000 awarded by DREE and we contributed \$5,000 and, if the marine administrator will allow me, I believe HB contributed \$5,000. From there we will see what is required in terms of Belledune.

That is about the extent of that port. It had over the years quite a dip traffic and now it is beginning to pick up again, but that is about the extent of it. We do not have any staff locally, and at this stage unless something comes out of the study we do not see the requirement for staff locally. What Saint John really does, I guess, is administer more or less the financial aspects that are tied in with the billing in the port more than anyone else.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, Mr. Franche will know that where Saint John was in a tight situation of not having the land or the finance to construct the additional required facility for the shipment of potash, both the company and other consultants were looking at Belledune as a possible alternative to the Saint John situation where I understand there is some confusion and dispute over land, if it will be available, and also a heavy federal expenditure in the order of \$25 million if Saint John is to be used. Is this a fact or not? Is Belledune in the cards? Has it been considered by the National Harbours Board? There are other commodities, peat moss, fish, paper products, other commodities that could go over the side of Belledune in addition to what is being shipped there now. But why is it that no indication was given to the public, to the people up in that area, as to whether or not NHB is looking at that port?

• 1120

Mr. Franche: We have looked at Belledune for potash shipments. That was an alternate port to Saint John, New Brunswick. The existing facilities at Belledune could handle the production of one mine, and that would be about it. It could not handle the production from two mines. Outside of that, there is the transportation cost and so forth which turns around into a decision more by companies, I guess, and there is a role of the provincial government, I understand, in their relationships with the mining companies as to where the potash would go. So if we go for a terminal that would handle two mines, we cannot do it at Belledune because then your economics would be worse because of the additional costs of building facilities and the transportation costs that would be higher than handling it in Saint John, New Brunswick.

[Traduction]

En ce qui a trait au port de Belledune, il est vrai qu'il s'agit d'une exploitation assez simple puisqu'elle se concentre surtout sur les fertilisants et, comme on l'a dit, que la société Shell y a installé des réservoirs. Nous nous sommes joints au MEER, au gouvernement du Nouveau-Brunswick, à l'administration des ports et havres pour effectuer une étude sur le sort du port de Belledune. Notre participation est essentiellement financière et, évidemment, de peu d'envergure parce que l'étude portait en grande partie sur le port de Dalhousie et que sa coordination dépendait davantage de l'administration centrale que du port de Saint-Jean, si l'on peut dire, pour ce qui est de la planification. Je pense que le MEER a accordé un contrat de \$80,000 dont \$5,000 venaient des Ports nationaux, \$5,000 en effet, si l'administrateur du transport maritime veut bien me permettre. A partir de là, nous verrons quels sont les besoins au port de Belledune.

C'est à peu près tout pour ce qui est de ce port. Au fil des ans, le trafic à cet endroit avait beaucoup ralenti mais il commence à reprendre. C'est à peu près tout. Nous n'avons pas de fonctionnaire sur place et nous n'en avons pas besoin pour l'instant, à moins que l'étude nous prouve le contraire. Notre administrateur à Saint-Jean s'occupe en fait surtout, plus que quiconque, je suppose, de l'aspect financier relatif à la facturation.

M. Harquail: Monsieur le président, M. Franche se rappellerait que lorsque Saint-Jean était en difficulté, n'ayant pas le terrain ou l'argent pour construire de nouvelles installations pour le transport de la potasse, autant la société que des conseillers de l'extérieur songeaient à Belledune comme solution de rechange, alors que règne, à ce que je comprends, une certaine confusion ou un certain conflit au sujet de la disponibilité du terrain de même que d'une forte subvention fédérale de l'ordre de 25 millions de dollars, si c'est Saint-Jean qui doit être choisi. Est-ce vrai ou non? Est-ce que Belledune fait partie de la mise? Le Conseil des ports nationaux n'a-t-il pas étudié cette possibilité? D'autres produits comme la tourbe, le poisson, les produits du papier et ainsi de suite pourraient être expédiés à partir de Belledune outre ce qu'on y expédie actuellement. Mais pourquoi n'a-t-on pas informé la population, les principaux intéressés, à savoir si le Conseil des ports nationaux se penchait sur la question?

M. Franche: Nous avons étudié la possibilité d'expédier la potasse à partir de Belledune, comme solution de rechange au port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Les installations portuaires de Belledune pourraient accueillir la production d'une seule mine, c'est tout. On ne pourrait pas y expédier la production de deux mines. En plus, il y a les frais de transport et ainsi de suite qui entrent en jeu surtout, pour ce qui est des entreprises, je suppose, et il y a aussi le rôle du gouvernement provincial, il me semble, par rapport aux sociétés minières quant à savoir où ira la potasse. Alors si c'est un terminus qui doit recevoir le produit de deux mines que nous recherchons, ce ne peut pas être Belledune parce que votre économie aurait trop à souffrir des dépenses supplémentaires pour la construction des installations et le transport des marchandises, lequel

[Text]

Your figure of \$25 million for a new potash terminal is roughly correct. We are estimating roughly \$23 million so I think it is in the ballpark. I would not swear by \$23 million or \$25 million.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, as opposed to the cost in Belledune, if they had to put in the additional facility, what are you talking about, again roughly, in approximate dollars? If it was to take the two mines out of Belledune, what are you talking in the difference? What would that additional expanded facility cost?

Mr. Franche: I do not have those figures.

Mr. Harquail: Is it \$5 million, \$10 million? You do not know.

Mr. Franche: I could not speculate on that.

Mr. Harquail: Could you find out for me?

Mr. Franche: I will find out, sure.

Mr. Harquail: If I could just hear from Mr. Sinclair about the co-ordination when you are getting ready to do major expansions, one area versus another, and the co-ordination of the various departments.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Under the Government Harbours and Piers Act, the Minister of Transport has the responsibility for the operation and maintenance of a port, and the Minister of Public Works has the responsibility to provide for the capital facilities and any major repairs or construction required. When we are engaging in any major project, or when a major project is advanced in an area, the Department of Public Works and the Department of Transport co-operate and in fact jointly sign any submissions to the Treasury Board recommending development in any particular one of the public harbours wharves in Canada. So there is a reasonably close collaboration by the two departments in first of all providing the necessary justification for whatever development is to go forth and then to co-operate in terms of the capital side and the capital estimates, the provision of funding and the place that particular port development might play in the over-all port structure of the area which is involved.

With respect to the departments of Public Works and Transport I think there is a good co-ordination and awareness of what one or the other has in mind, brought about by the requirement for both departments to sign off any submission that is going to Treasury Board for any major expenditures.

You also asked questions with respect to the role of the Department of Regional Economic Expansion. As you know, they have somewhat of a more freewheeling role but when they are involved or think they might become involved in some aspect of port development there is usually contact, either initiated by them or ourselves in Public Works, with respect to ensuring that the appropriate degree of co-ordination takes place, as is in the case of the Belledune and Dalhousie study which not only involves the three federal departments but also

[Translation]

coûterait davantage que si Saint-Jean, Nouveau-Brunswick était choisi.

Votre chiffre de 25 millions de dollars pour un nouveau terminus pour la potasse est assez juste. Nous prévoyons à peu près 23 millions de dollars, alors vous visez assez juste. Je ne pourrais pas jurer que ce sera 23 ou 25 millions de dollars.

M. Harquail: Monsieur le président, pas opposition à ce qu'il en coûterait à Belledune pour procéder aux nouvelles installations, à combien pensez-vous à peu près, en dollars? Si le terminus devait traiter la production des deux mines de Belledune, quelle serait d'après vous la différence? Combien coûteraient les nouvelles installations?

M. Franche: Je n'ai pas ces chiffres.

M. Harquail: Est-ce que c'est 5 millions de dollars, 10 millions? Vous ne savez pas.

M. Franche: Je ne voudrais pas m'avancer.

M. Harquail: Pouvez-vous me le trouver?

M. Franche: Je vais certainement le trouver.

M. Harquail: Si M. Sinclair pouvait maintenant me répondre au sujet de la coordination lorsqu'il s'agit d'une expansion importante, un domaine par rapport à un autre, et la coordination des divers ministères.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: En vertu de la Loi sur les ports et jetées, le ministère des Transports est responsable de l'exploitation et de l'entretien des ports, et le ministère des Travaux publics est chargé des grands travaux de construction ou de réparation qui s'imposent. Lorsque nous entreprenons un grand projet ou lorsqu'un projet d'importance est proposé, le ministère des Travaux publics et celui des Transports collaborent et établissent, en fait, conjointement toute demande visant à recommander au Conseil du Trésor l'expansion d'un port ou d'une jetée appartenant au gouvernement. Il y a donc une collaboration assez étroite entre les deux ministères, d'abord pour justifier comme il convient toute expansion à réaliser, et ensuite pour ce qui est de l'aspect financier, des prévisions de dépenses, du mode de financement et du rôle que pourra jouer tel développement portuaire par rapport à l'infrastructure portuaire dans la région en cause.

En ce qui a trait aux ministères des Travaux publics et des Transports, je crois qu'il existe une bonne coordination et que l'un et l'autre sont au courant de leurs préoccupations respectives, vu l'obligation qu'ont les deux ministères de déposer ensemble toute demande auprès du Conseil du Trésor visant des dépenses importantes.

Vous voulez aussi savoir quel est le rôle du ministère de l'Expansion économique régionale. On sait qu'il a en quelque sorte les coudées plus franches, mais lorsqu'il s'engage ou prévoit s'engager dans un certain aspect du développement portuaire, il y a normalement un rapport d'établi entre nous, que ce soit à son initiative, à la nôtre ou à celle des Travaux publics pour s'assurer d'un niveau convenable de coordination, comme dans le cas de l'étude sur Belledune et Dalhousie, à laquelle participent non seulement les trois ministères fédéraux

[Texte]

involves the Province of New Brunswick and the local industrial development association.

Mr. Harquail: You are satisfied that there is a mechanism in place in the planning stages whereby everyone is right up on the negotiations and discussions until the project has either been approved or phased or whatever the decision is going to be?

Mr. Sinclair: Yes, I am satisfied that there is an adequate mechanism in place.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. McDermid, on a point of order.

Mr. McDermid: The hon. member for Restigouche referred to me as a 'yahoo' just a few minutes ago and I would appreciate an apology for that. I was laughing at a humorous comment made by my colleague from Vegreville. I would assume that 'yahoo', Mr. Chairman, is unparliamentary language and would appreciate an apology from him.

• 1125

Mr. Harquail: Mr. Chairman, since I have been asked to respond to this, and it is not the first time I have had this type of exchange with this particular hon. member, may I reconfirm to you as the chairman of this meeting that as you called upon me and invited me to participate in this morning's discussion, the member for Vegreville, my good friend Mr. Mazankowski, mentioned, yes, get him on so we can get him in and get him out. I think that was more to the point of whether the chairman should have raised a point of order and said that was unacceptable as a comment. I did not think that I needed that introduction. Of course, I will take the opportunity to invite and thank Mr. Mazankowski not to do that again. But I was not upset enough about it at the time to take up any part of my time or the committee's time to raise it as a point of order. Only to conclude, that Mr. McDermid joined in the comment and disrupted the meeting even further by his laughter is what drew me to make that comment. I did not think then and I do not feel now that it is necessary or required for me to make any other comments on that particular aspect of this morning's meeting.

The Chairman: The Chair has some difficulty. A point of order, of course, is different from a question of privilege, and the Chair does have some sympathy for Mr. McDermid's point of order. It is obvious that any kind of name-calling in committee is not going to enhance the work of the committee or the co-operation of the members of the committee. I think it would be appreciated by the Chair and by members of the committee if the hon. member would withdraw the remark and we can get on with the work of the committee.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I agree with everything you say. For five years I have been coming to the Committee on Transport and I have never been interrupted this way. I might just say that I would invite you, Mr. Chairman, to reunderline and reconfirm to the committee that maybe if some of these unnecessary comments... I do not think it is fair to any member. I could talk about privilege, never mind points of

[Traduction]

mais aussi la province du Nouveau-Brunswick et l'association pour l'expansion industrielle de l'endroit.

M. Harquail: Vous êtes satisfait de ce qu'il existe un mécanisme qui permet à chacun, lors de la mise en place, d'être au courant des négociations et des pourparlers jusqu'à ce que le projet ait été approuvé, qu'on ait prévu un échéancier ou du moins qu'on ait pris une décision.

M. Sinclair: Oui, je suis satisfait de ce qu'il existe un mécanisme adéquat.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur McDermid, sur un rappel au Règlement.

M. McDermid: L'honorable député de Restigouche m'a traité de «buse» il y a quelques minutes et j'aimerais qu'il s'en excuse. Je risais à cause d'une remarque amusante de mon collègue de Vegreville. Je prétends, monsieur le président, que le mot «buse» ne fait pas partie du langage parlementaire et j'aimerais qu'il s'en excuse.

M. Harquail: Monsieur le président, comme je dois répondre à cela, et ce n'est pas la première fois que j'ai un échange de ce genre avec l'honorable député, puis-je vous reconfirmer qu'à titre de président de l'assemblée ce matin, lorsque vous m'avez invité à prendre part au débat, le député de Vegreville, mon bon ami M. Mazankowski, est intervenu pour dire, oui, laissez-le parler pour que nous en ayons fini avec lui. Je pense qu'il aurait plutôt fallu que le président évoque le Règlement à l'effet qu'une telle remarque était inacceptable. Je pense que je n'avais pas besoin de cette entrée en matière. Je vais, bien entendu, profiter de l'occasion pour inviter M. Mazankowski à ne plus le faire et l'en remercier à l'avance. Mais cela ne m'a pas suffisamment fâché pour prendre de mon temps ou de celui du comité pour en faire une question de Règlement. Seulement, pour terminer, c'est quand M. McDermid s'est associé à la remarque et qu'il a dérangé encore plus l'assemblée avec son rire que j'ai senti le besoin de faire cette remarque. Je n'ai pas pensé alors et je ne pense toujours pas avoir quoi que ce soit à ajouter au sujet de ce qui s'est passé tout à l'heure.

Le président: La situation est difficile pour le président. Une question de Règlement est différente, bien sûr, d'une question de privilège et le président est plutôt bien disposé envers le rappel au Règlement de M. McDermid. Il est certain qu'en comité les insultes ne peuvent pas rehausser les travaux du comité ni la collaboration entre les membres. Je pense que si l'honorable député voulait retirer sa remarque son geste serait apprécié de la part du président et des membres du comité et nous pourrions poursuivre.

M. Harquail: Monsieur le président, je suis d'accord avec tout ce que vous dites. Cela fait cinq ans que je viens au Comité des transports et je n'ai jamais été interrompu de cette façon. Je dirai tout simplement que je vous inviterais, monsieur le président, à souligner et à confirmer de nouveau devant le comité le fait que peut-être que si de telles remarques inutiles... Je ne pense pas que ce soit juste envers quiconque. Je

[Text]

order, because as you say, it relates more to a question of privilege, and I could make a point of privilege which has more to do with my privilege as a member, that I have to put up with this type of thing rather than concern myself if whether my response to an earlier interjection was in order or not. That is how I feel about it, Mr. Chairman.

The Chairman: The fact is, that does not resolve the problem. I would point out to members of the committee that according to the Standing Orders, under which we operate, a question of privilege can only be resolved in the House, not in committee. The chairman, of course, is in the hands of the committee. If Mr. McDermid is dissatisfied, he has raised the point of order and of course he has the option of pursuing it further.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I think the comments by the hon. member for Restigouche speak for themselves, and the record will show what he did say. I take grat offence to it, but that is all right. I also waited to raise the point of order so that I would not interrupt his time on the committee and I take offence to him insinuating that we did take up his time on the committee. I would appreciate an apology, but if he is not man enough to give it, that is fine. We understand.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I again agree with you that it is regrettable that this type of intervention is brought at this time. I came here this morning because at the last meeting I did not have the opportunity to pose the questions to the marine people on ports in New Brunswick, and that was the main purpose of my coming to this meeting this morning. I did not expect that the former minister and my colleague and friend, Mr. Mazankowski, was going to make the interjection or that Mr. McDermid was going to cause himself to break up in laughter for the period that he did. However, Mr. Chairman, in the interests of committee work if this is upsetting Mr. McDermid I would be very happy to withdraw the term if it is so offensive to him. I am quite prepared to withdraw the term "yahoo" if he feels that it is that offensive. That is all I am prepared to do. I will withdraw the term from the record. Maybe I used a bad choice of words and I regret having used the word "yahoo".

An hon. Member: It took a long time to get that.

• 1130

The Chairman: I accept and appreciate the hon. member's withdrawal of the comment. Our next questioner is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry that in the interests of being co-operative and accommodating we caused this committee to get involved in points of order and points of privilege. I was accommodating because I recognized that the hon. member for Restigouche is a very busy man. He was not able to get on in the last meeting and I knew that he would provide some source of enlightenment to the committee so I yielded to him and I suppose that I may do so again in the future. However, I would hope that my conciliatory attitude

[Translation]

pourrais parler de privilège, laissons faire ces questions de Règlement, parce que comme vous dites c'est plutôt une question de privilège; je pourrais en faire une question de privilège, plus en rapport avec mes privilèges en tant que député, ayant à endurer ce genre de chose, plutôt que de chercher à savoir si ma réaction à une interjection était ou non conforme au Règlement. Voilà ce que j'en pense, monsieur le président.

Le président: Le problème demeure. Je fais remarquer aux membres du comité que conformément au Règlement que nous observons, une question de privilège ne peut être résolu qu'en Chambre et non pas en comité. Le président s'en remet évidemment au comité. Si M. McDermid est insatisfait, c'est lui qui a soulevé la question du Règlement et il peut, bien sûr, aller plus avant.

M. McDermid: Monsieur le président, je pense que les paroles de l'honorable député de Restigouche sont révélatrices et on verra au procès-verbal ce qu'il a dit. Cela me froisse beaucoup mais tant pis. J'ai aussi attendu pour évoquer le Règlement afin de ne pas l'interrompre pendant le temps qui lui était accordé et je suis choqué de voir qu'il insinue que nous avons pris de son temps. J'aimerais qu'il s'excuse, mais s'il n'a pas le courage de le faire, très bien. Nous comprenons.

M. Harquail: Je regrette encore une fois comme vous que nous ayons des interventions de ce genre actuellement. Je suis venu ce matin parce qu'à la dernière séance je n'avais pas eu l'occasion d'interroger les gens de l'administration maritime au sujet des ports du Nouveau-Brunswick, et c'est pour cela surtout que je suis venu ce matin. Je ne m'attendais pas à ce qu'un ancien ministre et mon collègue et ami M. Mazankowski fasse cette interjection ni à ce que M. McDermid se mette à rire comme il l'a fait. Toutefois, monsieur le président, dans l'intérêt des travaux du comité, si cela dérange à ce point M. McDermid je suis bien prêt à retirer le mot qui le froisse tant. Je suis bien prêt à retirer le mot «buse» s'il s'en offusque autant. Cela je veux bien le faire. Je retire le mot que j'ai prononcé. J'ai peut-être fait un mauvais choix de mot et je regrette d'avoir employé le mot «buse».

Une voix: Ce fut long à obtenir.

Le président: J'accepte que l'honorable député retire sa remarque et je l'en remercie. La parole appartient maintenant à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je regrette que pour avoir voulu être coopératifs et accommodants nous ayons obligé le comité à entrer dans des questions de Règlement et de privilège. J'ai été accommodant parce que je reconnais que l'honorable député de Restigouche est un homme très occupé. Il n'avait pas pu prendre la parole à la dernière séance et je savais qu'il allait apporter quelque lumière au comité, c'est pourquoi je me suis incliné et je pense que je pourrais le refaire. J'espère cependant que mon attitude

[Texte]

would not break up the committee and cause us to divert our attention to points of order in rather unparliamentary terms.

Mr. Chairman, just a couple of questions. Mr. Sinclair, at the last meeting I raised the question of the impact on the Canadian shipping industry which operates primarily in coastal waters, the impact of the budget with respect to the attempt to remove the anomaly in the case of the subsidization that has been provided for international carriers. You indicated that you were looking at it at that time and I assume that you have since accelerated that process. We now see in *The Canada Gazette* that the impact on Canadian vessels carrying cargo from Canada to the United States is some 50 per cent increase in fuel costs which I think will do nothing but harm to the competitive position of our exports, and certainly not aid or assist the Canadian shipping industry, which we are all interested in doing. Mr. Timbrell pointed out that the members of his association, the DMA, that in 20 million tons they carried 87 per cent in international trips; 46 per cent of the 24 tons of iron ore and 36 per cent of the 19 million tons of grain. Have you been able to get a clarification on that? Is it just bad wording in the budget? For example, is the movement of goods from, say, Sept-Îles to U.S. ports considered an international voyage?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am seeking a meeting with the officials of the Department of Energy, Mines and Resources and the Department of Finance on this subject. All I can add at this point in time is that the terminology used in the budget was "an international movement" and I suppose you could class such a shipment as you referred to as an international movement. We have been unable at this point in time to get any definitive ruling on the precise circumstance you brought up last Thursday and this morning.

Mr. Mazankowski: This may be a bit of an unfair question and you answer it or refuse, whatever you wish. I presume that you have had discussions with the minister, and I presume that his position would be sympathetic with the shipping industry. Have you had such discussions? Has there been any formal representations, that you know of, made at the ministerial level?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have briefed the minister on the implications as we would see them and I have indicated to him what action I would propose to take in the circumstance.

Mr. Mazankowski: Is there a precedent in any other application that this sort of traffic might be excluded from being classified as being international? Are there any precedents on which we might be able to fall back?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are searching to see if we can establish any such precedents, but at this point in time I am not aware of any.

[Traduction]

conciliante ne divisera pas le comité au point de faire diverger notre attention sur des questions de règlement en des termes peu parlementaires.

Je n'ai que quelques questions, monsieur le président. Lors de notre dernière rencontre, monsieur Sinclair, je vous ai demandé quelle serait la portée du budget sur la marine marchande canadienne qui circule principalement en zone côtière, la portée du budget de dépenses pour ce qui est de tenter de corriger l'anomalie des subsides accordés aux transporteurs internationaux. Vous vous penchiez sur la question, m'avez-vous dit alors, et vous avez sans doute depuis accéléré le processus. On peut voir au Journal officiel que le budget aura pour conséquence, relativement aux cargos qui transportent des marchandises du Canada vers les États-Unis, une augmentation de 50 pour cent du prix du combustible, augmentation qui ne peut que réduire la position concurrentielle de nos exportations, ce qui n'aidera en rien notre industrie du transport maritime, contrairement à ce que nous souhaitons. M. Timbrell faisait remarquer que sur les 20 millions de tonnes que les membres de son association, la DMA, avaient transportées, 87 p. 100 étaient allées vers l'étranger; 46 p. 100 des 24 tonnes de minerai de fer et 36 p. 100 des 19 millions de tonnes de céréales. Avez-vous pu vous renseigner à ce sujet? S'agit-il seulement d'une mauvaise formulation du budget? a titre d'exemple, est-ce que l'expédition de marchandises, disons de Sept-Îles vers des ports américains constitue un voyage international?

M. Sinclair: Monsieur le président, je tente de rencontrer les fonctionnaires du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et du ministère des Finances à ce sujet. Tout ce que je puis ajouter présentement c'est que la terminologie employée dans le budget est bien «mouvement international» et je pense que l'expédition que vous donnez en exemple entre-rait, en effet, dans la catégorie des déplacements internationaux. Nous n'avons pas encore été en mesure d'obtenir une décision précise sur les circonstances particulières que vous avez soulevées jeudi dernier et encore ce matin.

M. Mazankowski: Ma question suivante est peut-être injuste et vous pouvez toujours décider de ne pas y répondre. Je suppose que vous vous êtes entretenu avec le ministre et je suppose qu'il est bien disposé envers l'industrie du transport maritime. Avez-vous eu de tels entretiens? Y a-t-il eu, à votre connaissance, des démarches officielles auprès du ministre?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai fait connaître au ministre les conséquences telles que nous les envisageons et je l'ai mis au courant des mesures que je proposerais dans les circonstances.

M. Mazankowski: Existe-t-il un précédent sous une forme ou une autre qui pourrait empêcher que le trafic de cette nature soit classé dans la catégorie du transport international? Y a-t-il des précédents sur lesquels nous pourrions nous fonder?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous cherchons à savoir si nous pourrions établir de tels précédents, mais jusqu'à maintenant je n'en connais aucun.

[Text]

• 1135

Mr. Mazankowski: All right. The other area I wanted to touch on is the recent announcement about the additional acquisition of vessels by the Euro-Canadian Cast, some eight secondhand vessels for some \$165 million. This is added to other transactions over the past 12 months which have constituted an investment of something in the order of \$500 million or \$600 million. I think the growth of this firm, in so far as the Canadian shipping industry is concerned, meets with some anxiety. It has been said that the group is representing itself as being essentially Canadian. The fact is that CN, a Canadian Crown corporation, has a minority interest and there is some concern over the fact that the company is fostering its development under the good name of CN. As marine administration I am sure that concerns have been expressed to you. Does your marine administration have some particular concern about the impact it may have in our desire to further develop a greater marine presence from a Canadian point of view? Are you concerned about the fact that this seems to be a company engaged in speculation. Are you concerned about the fact that, as I understand it, the price they are paying for these vessels is rather exorbitant in relationship to the current run-of-the mill marketing and what impact that may have in the event there is a financial failure and the fact that Canada, under the aegis of a Crown corporation, is really in effect involved in mitigating against development of our own Canadian shipping presence, which is somewhat adverse? Is that a matter your administration is being preoccupied with, and what action is being considered, if any?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I have been aware of this particular investment in the Cast group of companies by CN. But this is really an investment by a Crown corporation and questions on it would more properly be addressed to the Crown corporation involved rather than myself. As to the Cast group of companies, I think it is important to know that this is a very aggressive company which is headed up by an individual who holds Canadian citizen even though he operates offshore at the moment. You are quite right that the company is engaged in a determined expansion program over the past year and which has been financed in large measure by the sale of its previous holdings in Manchester Liners (Canada) Ltd. and the Furness, Withy group which was recently acquired by the CY Tong group of Hong Kong. Cast is a company that engage in many trades, not the least of which is regular liner services out of Montreal to the continent.

An hon. Member: Outside of the conference.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is quite correct. Cast is not a conference operated but operates outside of the existing conferences. All this is by way of saying that there is quite possibly some Canadian element to the Cast organization, but the investment in the corporation is really a shareholder's investment by CN as a Crown corporation and I think any of the hon. member's questions should be directed to the Crown corporation rather than myself.

[Translation]

M. Mazankowski: Très bien. L'autre domaine dont je voulais a trait à l'annonce faite récemment à l'effet que la société Euro-Canadian Cast a de nouveau fait l'acquisition de navires: huit navires usagés d'une valeur de 165 millions de dollars. Cela s'ajoute aux opérations des douze derniers mois, lesquelles ont constitué des investissements de l'ordre de 500 à 600 millions de dollars. Je pense que la croissance de cette entreprise, relativement à l'industrie canadienne du transport maritime, a de quoi nous inquiéter. On a dit que le consortium se prétend essentiellement canadien. Cela tient à ce que le CN, une société de la Couronne, possède des intérêts minoritaires dans la société et il est à craindre que cette dernière appuie son expansion sur la renommée du CN. En tant qu'administrateur du transport maritime, on vous a sûrement exprimé cette inquiétude. Votre administration suit-elle de près la manière dont cette entreprise réalise son expansion? Vous intéressez-vous à l'effet que cela peut avoir sur notre désir d'accroître notre présence maritime dans une perspective canadienne? Vous préoccupez-vous de ce que cette entreprise semble être engagée dans la spéculation? Vous inquiétez-vous de ce que le prix versé pour ces navires, à ce que j'en sais, soit plutôt exorbitant par rapport au marché courant, de ce que pourraient être les conséquences d'une faillite, et du fait que le Canada, sous l'égide d'une société de la Couronne, est en train de réduire l'expansion de notre propre industrie du transport maritime, ce qui est aberrant. Est-ce une question à laquelle votre administration s'intéresse et quelles mesures entendez-vous prendre, s'il y a lieu?

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis au courant des investissements du CN dans le consortium Cast. Mais ce sont les investissements d'une société de la Couronne et il conviendrait d'interroger cette dernière plutôt que moi. Quant au consortium Cast, il importe de savoir que c'est une entreprise très dynamique, dirigée par un individu ayant la citoyenneté canadienne, bien qu'il fonctionne pour l'instant à l'étranger. Vous avez tout à fait raison d'affirmer que l'entreprise s'est engagée dans un programme très précis d'expansion au cours de l'année dernière, lequel a été financé en bonne part par la vente des avoirs qu'elle détenait dans la société Manchester Liners (Canada) Ltd. et le consortium Furness, Withy dont les intérêts sont passés dernièrement au consortium CY Tong, de Hong Kong. Le consortium Cast brasse des affaires dans beaucoup de domaines dont le moindre n'est pas le service régulier de paquebot entre Montréal et l'Europe.

Une voix: En dehors de la conférence.

M. Sinclair: En effet. Le consortium Cast fonctionne en dehors des conférences existantes. Tout cela pour dire qu'il y a sans doute un élément canadien au sein de l'entreprise, mais les investissements en question ont été faits par un actionnaire, le CN, en tant que société de la Couronne, et je pense que les députés devraient adresser leurs questions à cette société de la Couronne plutôt qu'à moi.

[Texte]

• 1140

Mr. Mazankowski: Mr. Sinclair, I can appreciate that. The decision for the Crown corporation to invest is certainly within their domain, there is no question about that. What I am concerned about is the impact of such investments and the kind of speculative process or nature of the investment decisions being made, and the impact on our own marine industry and that is where your responsibility comes in as a custodian and preserver of a climate and environment within which our own bona fide Canadian shipping interests can prosper. As an administration you are in charge of the Canadian marine administration and I wonder if you have some concerns and whether such concerns have been expressed to the Minister of Transport because the Minister of Transport does in effect hold the shares for CN and in which he may not have direct control but he certainly has some influence in terms of the policy decisions that emanate from the government. My concern is about the actions that are occurring with respect to this group, and I am concerned about the impact they may have upon the broader shipping interests in Canada.

The Chairman: Mr. McRae. I am sorry, I said what I was thinking, not what I meant to say. Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am flattered to be equated with the hon. member for Thunder Bay-Atikokan.

Mr. Chairman, whether or not the investment is speculative is a question that presumably has been answered by the board of directors of CN in approving and recommending the investment to go forth. I do not believe that any such investment by CN in the Cast group of companies has in any way jeopardized or created any additional problems related to the development of a shipping policy for this country.

Mr. Forrestall: Is there not a conflict? How can you serve the Port of Montreal and the Port of Halifax if the principal user is the operator whose financial involvement is in the Port of Montreal? I think that is the concern. I am sorry, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: And you can even chalk it up to my account, Mr. Chairman, I do not mind that at all. I am as conciliatory to my own members as I am to members opposite.

The Chairman: Mr. Sinclair, please.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. The situation to which the hon. member refers has already been in existence for some considerable period of time in that CN is a shareholder in Cast and is a shareholder in Halterm in Halifax and has been operating under those circumstances for several years, so the present investment does not, in my opinion, in any way change that.

Mr. Mazankowski: It should also be noted that originally, back in 1975, the Water Transport Commission determined that CN's investment in Cast was not in the public interest and I suppose when that decision was made by a neutral body, by an objective regulatory body, it was able to look at this in a totally objective fashion. My concern is what impact it may have in terms of furthering Canadian shipping interests. I note

[Traduction]

M. Mazankowski: Je comprends, monsieur Sinclair. La décision d'investir appartient bien sûr à la société de la Couronne, il n'y a pas de doute. Mais ce qui me préoccupe c'est la portée de ces investissements, la nature spéculative des décisions et les conséquences relativement à notre industrie du transport maritime. C'est là qu'intervient votre responsabilité en tant que gardien et sauveteur du climat ou de l'environnement au sein duquel les véritables intérêts canadiens dans le domaine du transport maritime peuvent prospérer. Vous êtes chargé de veiller à l'administration du transport maritime et je me demande si la chose vous inquiète et si ces préoccupations ont été portées à l'attention du ministre des Transports, parce que c'est le ministre des Transports qui détient effectivement les actions du CN et même s'il ne peut exercer un contrôle direct il a certainement une influence sous la forme des décisions qui émanent du gouvernement. Ce qui m'inquiète ce sont les mesures prises par ce consortium, et les conséquences qu'elles peuvent avoir sur les intérêts du transport maritime dans son ensemble au Canada me préoccupent.

Le président: Monsieur McRae. Je m'excuse, ce n'est pas ce que je voulais dire. Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suis flatté d'être confondu avec l'honorable député de Thunder Bay-Atikokan.

Qu'il s'agisse ou non de spéculation, on peut penser que le conseil d'administration du CN a étudié la question avant d'approuver et de recommander l'investissement. Je ne crois pas qu'un investissement de ce genre dans la consortium Cast par le CN ait pu aucunement compromettre notre politique d'expansion du transport maritime canadien ou créer de nouveaux problèmes.

M. Forrestall: N'y-t-il aucun conflit? Comment peut-on desservir le port de Montréal et le port de Halifax si le principal utilisateur est l'entrepreneur qui a ses intérêts financiers dans le port de Montréal? C'est là le problème, à mon avis. Je m'excuse, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Et vous pouvez même le porter à mon compte, monsieur le président, cela ne me dérange pas. Je suis aussi conciliant envers les membres de mon parti qu'envers l'opposition.

Le président: Monsieur Sinclair, s'il-vous-plait.

M. Sinclair: Merci monsieur le président. La situation dont parle le député existe déjà depuis un bon bout de temps, puisque le CN est actionnaire de la société Cast et actionnaire de la société Halterm de Halifax et qu'il fonctionne de cette façon depuis un grand nombre d'années. Il me semble que l'investissement dont il est question n'a rien de nouveau.

M. Mazankowski: Il faut aussi souligner qu'à l'origine, en 1975, la Commission du transport maritime avait décidé que l'investissement du CN dans le consortium Cast n'était pas d'intérêt public, et je suppose qu'en prenant cette décision, un organisme neutre, un objectif réglementaire objectif a été à même de considérer la question d'un œil absolument objectif. Je m'inquiète de l'effet que cela peut avoir sur la promotion

[Text]

with interest your statement that as far as you are concerned it will not have a negative impact.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not believe it will.

Mr. Mazankowski: May I just ask one more question?

The Chairman: Yes you may, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was fairly lenient the last time, I do not think I took all my time.

I would just like to ask this of Mr. Pierre Franche, and he is noted for short, succinct answers. Given the fact that work is now proceeding, I understand, on the preliminary site clearance at the Prince Rupert grain terminal, Gridley Island, can you outline to the committee what possible scenarios we can anticipate in the future in terms of the obstacles, and in what time frame will the critical decision be made in so far as the consortium proceeding with the commencement of the building of the terminal? What hurdles do we have to overcome before that becomes a reality?

• 1145

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the case of Prince Rupert we have signed an agreement and a lease with them which provides for making the site available, I believe, December, 1981, and the consortium has an option not to go ahead with the project at that time or up to three months afterwards, but under certain penalties.

Mr. Mazankowski: That is roughly March of 1982.

Mr. Franche: At the latest. They could come to a conclusion earlier.

Mr. Mazankowski: What are the penalties?

Mr. Franche: They have to pay 50 per cent of all the site-clearing contracts that will be entrained and a \$3 million additional penalty on top of that. So up to that point in the scenario we are going full steam ahead with preparing the site. They will have to make their decision at that time, sooner or no later than those three months. I think they fixed up all their financing with the Government of Alberta so we do not foresee them pulling out unless costs, I presume, would be totally out of hand.

Mr. Mazankowski: There was some concern over the tax treatment, given the fact that the consortium was composed of various kinds of entities. Has that been resolved to your knowledge?

Mr. Franche: Mr. Chairman, to our knowledge it has been resolved. It has not been a concern of the National Harbours Board because it is an internal matter for the consortium. But to our knowledge, yes, they have resolved it to their satisfaction and that is why all six members signed.

Mr. Mazankowski: So in other words, if all options are exercised in accordance with the plan, commencement of construction should start some time in the early part of 1982 with the completion date at the end of 1983.

Mr. Franche: I believe it is 1984, sir.

[Translation]

des intérêts du transport maritime canadien. Je prends note avec intérêt de votre affirmation voulant qu'il ne puisse pas y avoir, selon vous, d'effet négatif.

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est ce que je pense, en effet.

M. Mazankowski: Puis-je poser une autre question?

Le président: Allez-y, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai été assez indulgent la dernière fois, je ne pense pas avoir pris tout mon temps.

J'aimerais simplement demander ce qui suit à M. Pierre Franche, qui a la réputation de donner des réponses brèves et concises. Étant donné que les travaux sont maintenant en cours, me dit-on, en vue de l'aménagement du chantier des élévateurs à grain de Prince-Rupert, à Gridley Island, voulez-vous faire connaître au comité quels sont les scénarios éventuels, relativement aux obstacles, et nous dire dans quel délai sera prise la décision devant permettre au consortium de procéder à la construction du terminus? Quels empêchements faudra-t-il surmonter avant que cela devienne réalité?

M. Franche: Pour ce qui est de Prince-Rupert, monsieur le président, nous avons signé une entente et un bail avec le consortium, de sorte que le chantier devrait être aménagé en décembre 1981, je crois, et le consortium a la possibilité de ne pas aller de l'avant jusqu'à concurrence de trois mois par la suite, mais sous peine de sanctions.

M. Mazankowski: Ce qui nous mène jusqu'à mars 1982.

M. Franche: Au plus tard. Ils pourraient en arriver à une conclusion avant.

M. Mazankowski: Quelles sont les sanctions?

M. Franche: Ils doivent payer 50 p. 100 de tous les contrats d'aménagement qui en découlent et une amende supplémentaire de 3 millions de dollars. Donc, pour ce qui est du scénario d'aménagement, tout fonctionne à pleine vapeur jusqu'ici. Ils devront prendre alors la décision, au plus tard dans les trois mois. Je pense que les dispositions de financement ont été prises auprès du gouvernement de l'Alberta et à moins, il me semble, que le coût soit tout à fait exorbitant, nous ne pensons pas qu'ils vont reculer.

M. Mazankowski: La question des impôts comportait des difficultés, vu que le consortium se compose de diverses entités. Savez-vous si cela a été réglé?

M. Franche: A ma connaissance, monsieur le président, cela a été réglé. La Commission des ports nationaux ne s'y est pas intéressée puisqu'il s'agissait d'une question interne pour le consortium. Mais nous croyons savoir que la question a en effet été réglée de façon satisfaisante et c'est pourquoi les six membres ont signé.

M. Mazankowski: Autrement dit, donc, si toutes les options sont exercées ainsi que prévu, la construction devrait débuter quelque part vers le commencement de 1982 pour se terminer vers la fin de 1983.

M. Franche: Je crois que c'est 1984, monsieur.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Early 1984 or late 1984?

Mr. Franche: I think it is late 1984. There have been so many discussions and delays, and at one stage there were no discussions, so I do not have the final details on it. I would be glad to transmit that information to the committee in a more formal and precise manner.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mrs. Mitchell, please.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. Last week Mr. Skelly and I visited the shipyards in Vancouver, Burrard Yarrows, and also Vancouver Shipyards and also talked to a number of the maritime unions so I would like to ask a number of questions. This was a very, very thorough visit and we asked a lot of detailed questions relating to a whole industrial strategy. But as I am sure you know, Mr. Sinclair, the shipbuilding situation, particularly since the withdrawal of subsidies, appears to be very unstable. In Burrard, for example, they have 300 employees right now but the potential is close to 1,000. One of the thing which I think is particularly tragic is that most of the workers in the yards are in the middle-age bracket but they are unable to train young people. It is very difficult to keep an apprentice program going because there is no real stability there. They also find that the whole problem of capitalization is hindered because they have no stability and no future plans to make headway. Yet it appears, in talking to them, that there is tremendous potential from the point of view of northern resource development; we hear about Dome possibly building some Canadian ships, also tremendous potential in some of the new technology and to the cost of ships. Canadian shipping could be much more feasible than was anticipated a few years ago. The drydock which unfortunately the Conservatives approved being built in Japan, which we will not go back into, was just about ready to go so that they have that facility now. But without the subsidies and really without a long-range plan which I think should involve governments very heavily, it seems a really tragic situation.

• 1150

Why were the subsidies removed, and are there plans to reinstate them? I can see that probably there should be some priority to subsidies for the Canadian-built ships as above some of the foreign ships, perhaps. I also wondered what research has been done to encourage the Canadian shipbuilding industry. Also, the cost of future Canadian shipping, I think at least some parties have gone on the assumption that it is not financially feasible. There is now a lot of evidence that it can be. I also wondered what government plan is taking place and what incentives there will be to make sure that the west coast is getting their fair share of the northern resource shipping, that because there cannot be future planning done this is not just being done by non-Canadians or not by the west coast. A lot of questions, but I would appreciate your comments.

The Chairman: Mr. Sinclair.

[*Traduction*]

M. Mazankowski: Le début ou la fin de 1984?

M. Franche: Je pense que c'est la fin. Il y a eu tellement de retard et de pourparlers et même, à un certain moment, plus aucun pourparler que je n'ai pas les derniers détails. Je pourrais transmettre cette information au comité de façon plus officielle et plus précise.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Madame Mitchell, vous avez la parole.

Mme Mitchell: Merci monsieur le président. La semaine dernière, M. Skelly et moi-même avons visité des chantiers à Vancouver, le chantier Burrard Yarrows et le chantier de Vancouver, et nous avons parlé à des délégués syndicaux. J'ai donc quelques questions à poser. Ce fut une visite en profondeur au cours de laquelle nous avons posé une foule de questions détaillées au sujet de la stratégie industrielle dans son ensemble. Mais comme vous le savez, monsieur Sinclair, la construction navale, en particulier depuis le retrait des subventions, se trouve en position instable. Ainsi à Burrard ils ont actuellement 300 employés mais pourraient en avoir près de mille. Ce qui est tragique, en particulier, c'est que la plupart des travailleurs du chantier maritime sont d'âge mûr et qu'on ne peut pas former de jeunes. C'est très difficile de maintenir un programme d'apprentissage à cause du manque de stabilité. Toute la question des immobilisations est également freinée parce qu'il n'y a pas de stabilité ni de plans d'avenir. On s'aperçoit cependant qu'il y a un énorme potentiel du point de vue du développement des richesses naturelles dans le Nord; on entend dire que la société Dome pourrait construire des navires canadiens et que les possibilités sont nombreuses par rapport à la technologie nouvelle et au coût des navires. Le transport maritime pourrait devenir beaucoup plus prometteur qu'on ne l'aurait cru il y a quelques années. Le bassin de carénage dont les Conservateurs avaient approuvé la construction au Japon malheureusement, mais nous ne reviendrons pas là-dessus, est presque terminé et ils ont donc maintenant cette nouvelle installation. Mais sans les subventions et sans un véritable plan d'action à longue échéance qui devrait nécessiter une participation considérable des gouvernements, la situation paraît tragique, vraiment.

Pourquoi a-t-on annulé les subventions et en prévoit-on le retour? J'admets que les navires de fabrication canadienne devraient avoir droit en priorité à des subventions, comme peut-être certains navires de fabrication étrangère mentionnés plus haut. Je me demande également s'il y a eu de la recherche pour encourager l'industrie navale canadienne. Je m'interroge aussi sur le coût du transport maritime et je crois que certaines instances en ont conclu que cela serait trop cher pour le Canada. Nous avons maintenant la preuve du contraire. Je me demande aussi ce que prévoit le gouvernement relativement aux stimulants fiscaux devant assurer à la côte du Pacifique sa juste part du transport maritime des richesses naturelles du Nord, parce qu'il ne peut plus y avoir de planification, les étrangers ne peuvent pas le faire, ni les autorités de la côte du Pacifique. Voilà donc beaucoup de questions que je vous adresse.

Le président: Monsieur Sinclair.

[Text]

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. I think I should start out by stating to the hon. member that shipbuilding policy is the responsibility of the Department of Industry, Trade and Commerce, not of the Department of Transport, although we do get involved as an interested party and are consulted in initiatives taken by that department in the area of shipbuilding subsidies.

I am very much aware of the concerns of the shipbuilding industry in Canada and have talked to many of the individual members representing the various yards and companies that comprise the Canadian shipbuilders and ship repair associations. I know they have made representation to the Minister of Industry, Trade and Commerce on this particular matter. I am also aware that the Department of Industry, Trade and Commerce is in the process of attempting to arrive at a new shipbuilding assistance policy. They have asked us to co-operate in that venture and we have indicated to them that we will be very happy to co-operate and participate in the development of any such policy.

With respect to any particular yards or group of yards getting their fair share of the business, I am sure that you are aware that any contracts for the construction of government vessels are put out to public tender and awarded according to the tender process which is administered by the Department of Supply and Services. With respect to any private industry building, I am sure that any private companies engaged in shipbuilding will attempt to minimize their costs in much the same fashion and award contracts, again, primarily to the lowest bidder so I do not think there is really a provision for ensuring that any particular segment of the country or any particular yard gets its so-called fair share of the business.

You also mentioned the aspect of Arctic shipping and northern shipping. I would just point out that any movement originating in the Arctic and destined for southern Canadian ports would be part of the Canadian coasting trade policies which would then restrict those movements to Canadian vessels.

Mrs. Mitchell: Thank you. Perhaps I should then concentrate more on Canadian shipping itself. I am sure you have been asked these questions before but I repeat them because they were repeated to me by several of the unions we visited. Why has Canada not supported the 40:40:20? I guess that is the Jones Act or similar to the Jones Act, the shipping of Canadian goods on Canadian bottoms, which is certainly supported by most maritime countries, I believe. Also, what are we doing about repatriating ships, particularly the CPR fleet?

Mr. Sinclair: We have already had substantive discussion on this subject in these committee hearings, but I am quite willing to respond to the member's questions. The Jones Act is a piece of U.S. legislation which is similar to Canadian coasting provisions in that it restricts all U.S. movement on an inter-

[Translation]

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Je dois tout d'abord rappeler à l'honorable député que la politique touchant la construction navale relève du ministère de l'Industrie et du Commerce et non pas du ministère des Transports, bien que nos intérêts nous amènent à y participer et bien que le ministère en question nous consulte lorsqu'il prend des mesures touchant les subventions à la construction navale.

Je suis très conscient des préoccupations de l'industrie canadienne de la construction navale et j'ai eu de nombreux entretiens avec les représentants particuliers des chantiers et des entreprises faisant partie des associations des constructeurs et des réparateurs de navires. Je sais qu'ils ont fait des démarches à ce sujet auprès du ministre de l'Industrie et du Commerce. Je sais également que ce ministère tente présentement de mettre au point une nouvelle politique d'aide à la construction navale. Le ministère de l'Industrie et du Commerce nous a demandé notre collaboration et nous lui avons exprimé notre intention de collaborer à l'élaboration d'une telle politique.

Pour ce qui est de faire en sorte que tel chantier ou tel groupe de chantiers obtienne sa juste part du marché, vous n'êtes pas sans savoir que tous les contrats destinés à la construction des navires du gouvernement font l'objet d'un appel d'offres et que l'administration de ce processus appartient au ministère des Approvisionnements et Services. Quant aux entreprises de construction navale du secteur privé, je suis convaincu qu'elles tentent toutes de minimiser leurs frais plus ou moins de la même façon et qu'elles adjugent leurs contrats au plus bas soumissionnaire, autant que possible, et je ne pense pas, par conséquent, qu'il y ait de disposition visant à assurer à telle région du pays ou à tel chantier maritime ce qu'on appelle sa juste part du marché.

Vous avez aussi parlé du transport maritime dans l'Arctique et dans le Grand nord. J'aimerais simplement souligner le fait que toute expédition de marchandises en provenance de l'Arctique et destinée à des ports du Sud du Canada s'inscrirait dans les lignes de conduite en matière de cabotage au Canada par lesquelles ce genre de transport est réservé aux navires canadiens.

Mme Mitchell: Merci. Je devrais peut-être alors me concentrer davantage sur l'industrie canadienne du transport maritime. Je suis certaine qu'on vous a déjà posé ces questions mais je vous les répète parce que les délégués syndicaux que nous avons rencontrés nous les ont posées à maintes reprises. Pourquoi le Canada n'a-t-il pas appuyé la formule 40:40:20? Je pense qu'il s'agit de la loi Jones ou de quelque chose de semblable à la loi Jones touchant le transport de marchandises canadiennes au-dessus des fonds canadiens, ce avec quoi sont certainement d'accord la plupart des pays maritimes, il me semble. Et encore, que faisons-nous pour rapatrier les navires, en particulier la flotte des Chemins de fer du CP?

M. Sinclair: Nous avons déjà traité en long et en large de cette question aux audiences du comité, mais je veux bien répondre aux questions du député. La loi Jones est une loi américaine de même nature que les dispositions canadiennes en matière de transport côtier, en ce sens qu'elle restreint le

[Texte]

coastal or an inter-state basis to U.S. shipping. The 40:40:20 provisions you referred to are part of the code of conduct for liner conferences, which is an international convention that has been approved in the plenary sessions of the UNCTAD organization of the United Nations, and is in the process of being ratified by several nations around the world. There are indications at the present time that a sufficient number of countries representing a sufficient requirement for tonnage will ratify the code and that it may come into force in perhaps eighteen months to two year's time.

Canada has not taken a position at this point in time for or against adoption of the code, but has taken a position against the 40:40:20 provisions because by far the largest per cent, in fact almost 100 per cent, of this country's international maritime trade is carried under the flags of foreign shipping companies, so to subscribe to the 40:40:20 position at this point in time would not only be of no advantage to this country but would be a distinct disadvantage to us in that we would have no way of taking advantage of it unless there was a very substantive Canadian fleet, which there is not at the present time.

With respect to the question of whether there should be support for the re-establishment of the Canadian fleet, as I am sure the hon. member knows, this subject has been under examination for quite some period of time and, as I indicated to the committee the other day, there are two distinct points of view on this particular question, those who are strongly supportive of it and those who do not believe that it is necessary. Unfortunately, some of the persons in the latter group happen to be shippers. At this point we, along with several of the Canadian shipowning associations are conducting consultation sessions with the shippers' groups to explain the situation a little more completely, to describe some of the concerns that the Department of Transport has with respect to some of the future developments which we can see might possibly happen and also to dispel some of the misunderstandings or fears that some of the shippers' groups have and which have caused them to take a position in opposition to the creation of any Canadian flag fleet.

The Chairman: Final question, Mrs. Mitchell, please.

Mrs. Mitchell: Do I understand from what you are saying when you use the term "unfortunately" that the position of your department is that it would be desirable to do this? Also, it seems to me it is a catch-22 situation, is it not? Unless we do establish that 40:40:20 policy how are we going to really encourage Canadian ships and the repatriation of ships? Would that not have an impact on the shipping companies and encourage them to change their present policies?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it should be pointed out that Canadian shipowners have stated publicly and repeatedly state that they are not looking for cargo reservation policies such as the 40:40:20 position. They do not support cargo reservation. They do not want it and they do not recommend it.

[Traduction]

cabotage entre les ports américains et les États aux seuls transporteurs américains. La formule 40:40:20 dont vous avez parlé fait partie du code de conduite des conférences de transporteurs maritimes et constitue une convention internationale adoptée en assemblée plénière par l'UNCTAD, un organisme des Nations unies, laquelle est en voie d'être ratifiée par un grand nombre de pays dans le monde. Tout indique à l'heure actuelle qu'un nombre suffisant de pays représentant un volume suffisant de tonnage s'apprêtent à ratifier le code, lequel pourrait entrer en vigueur d'ici un an et demi à deux ans.

Le Canada ne s'est pas prononcé jusqu'ici pour ou contre l'adoption de ce code mais il a rejeté la formule 40:40:20 vu que presque la totalité de notre commerce maritime international s'effectue par des compagnies de transport maritime battant pavillon étranger, de sorte que le fait de souscrire à la formule 40:40:20 n'aurait non seulement rapporté pour l'instant aucun avantage au Canada mais nous aurait en outre défavorisés, étant dans l'impossibilité d'en tirer parti à moins d'avoir une flotte canadienne considérable, ce que nous n'avons pas encore.

Pour ce qui est de savoir si nous devrions appuyer le rétablissement de la flotte canadienne, l'hon. député ne peut ignorer que le sujet est à l'étude depuis un bon bout de temps et que, comme je l'affirmais l'autre jour devant le comité, il existe deux points de vue particuliers sur la question: ceux qui sont fortement en faveur et ceux qui n'en voient pas la nécessité. Il arrive, malheureusement, que certains partisans du deuxième point de vue soient des transporteurs maritimes. Nous effectuons présentement, de concert avec un grand nombre d'associations de propriétaires canadiens de navires, une consultation auprès des groupes d'expéditeurs maritimes de manière à expliquer la situation de façon plus complète, à faire connaître certaines préoccupations du ministère des Transports relativement à certaines éventualités, de même qu'à repousser les malentendus ou les craintes qui ont amené les associations de transporteurs maritimes à s'opposer à la création d'une flotte battant pavillon canadien.

Le président: Une dernière question, s'il-vous-plaît, madame Mitchell.

Mme Mitchell: Je crois comprendre, lorsque vous dites «malheureusement», que votre ministère serait en faveur de le faire? Il me semble aussi qu'on se trouve dans une impasse, n'est-ce pas? A moins d'adopter la formule 40:40:20, comment favoriser véritablement les navires canadiens et le rapatriement de la flotte? Cela ne pourrait-il pas influencer les transporteurs maritimes et les porter à modifier leurs lignes de conduite actuelles?

M. Sinclair: Il importe, je crois, monsieur le président, de souligner que les propriétaires canadiens de navires ont maintes fois déclaré publiquement qu'ils ne souhaitaient pas avoir des lignes de conduite pour la réservation des cargos semblables à celles que prévoit la formule 40:40:20. Ils ne sont pas en faveur de la réservation des cargos. Ils n'en veulent pas ni ne le recommandent.

[Text]

• 1200

The Chairman: Thank you, Mrs. Mitchell. Before going to the next questioner, Mr. Deniger, I want to point out to the members that I have four members who wish to question the witnesses further, Mr. Deniger, followed by Mr. Forrestall, followed by Mr. McRae and Mr. McCain. I would hope that we can accommodate all four members during this sitting, therefore I will be limiting questions to a maximum of about 12 minutes. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je voudrais tout d'abord suggérer possiblement à notre témoin principal, lorsqu'il va rencontrer les fonctionnaires du ministère des Finances pour faire les recherches qui s'appliquent aux questions posées par le député de Vegreville, qu'il se renseigne à savoir s'il n'existerait pas par hasard des traités internationaux qui prohiberaient justement la suggestion du député de Vegreville, c'est-à-dire d'avoir deux prix pour le pétrole pour le mouvement international.

The Chairman: Just a moment, please, Mr. Deniger. I wonder what is wrong with our translation. While the clerk is checking it out perhaps we can have a reply to Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Well, it is not really a question as much as it is a suggestion, and this is off the record because as far as I am concerned we are not on the record when there is no translation. But what I am saying to the commissioner is that in answer to Mr. Mazankowski's very serious questions at the start, when he meets with the people from Finance he could look to see if there does not exist any international treaties that might prohibit having two processes of fuel for international movements out of ports out of Canada. That is just a suggestion.

The Chairman: I believe all members of the committee are aware that there are some labour-management problems with regard to translation, but I am under the impression that some members of that group are designated and I think Mr. Deniger's point is well taken.

Mr. Deniger: Because we are not on the record I do not mind letting somebody else ask the questions in the hope that I can have a chance if you can find a translator before the end.

The Chairman: I have asked the clerk of the committee. I did not realize before that the translation was not working, but I have asked the clerk to find out why and as soon as I know I shall report to the committee.

Mr. Deniger: So I do not mind letting someone else go on. Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Are we off the record then, Mr. Chairman?

The Chairman: I do not see how there can be a record if there is not . . .

Mr. Forrestall: Well, certainly there is a record. We are being recorded into something.

Mr. Deniger: But it is not going to be translated.

[Translation]

Le président: Merci madame Mitchell. Avant de céder la parole au prochain député, M. Deniger, je précise qu'il y a quatre députés qui souhaitent interroger plus avant nos témoins. Ce sont M. Deniger, suivi de M. Forrestall puis de MM. McRae et McCain. J'espère que nous pourrions accommoder les quatre députés au cours de la présente séance, c'est pourquoi je limiterai les questions à douze minutes au maximum. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I wish first of all to possibly suggest to our principal witness, when he goes to meet the officers of the Department of Finance in order to seek answers to the questions asked by the hon. member of Vegreville, that he also tries to see if there do not exist by chance some international conventions that would, as a matter of fact, prohibit the suggestion made by the member from Vegreville that there should be two prices for oil regarding international shipping.

Le président: Un moment, s'il-vous-plaît, monsieur Deniger. La traduction fait défaut, je ne sais pas pourquoi. En attendant que la secrétaire du comité vérifie, pourrait-on répondre à M. Deniger, peut-être?

M. Deniger: Eh bien, ce n'est pas tant une question qu'une suggestion, et ce n'est pas au procès-verbal en autant que je sache parce qu'il n'y a pas de traduction et que ce ne peut pas alors être porté au procès-verbal. Mais ce que je veux dire au commissaire c'est ceci: en réponse aux questions très sérieuses de M. Mazankowski, au début, quand il ira se renseigner auprès des fonctionnaires des Finances il pourrait chercher à savoir s'il existe par hasard des traités internationaux qui prohiberaient justement l'existence de deux prix pour le pétrole pour le mouvement international à partir des ports canadiens. Ce n'est qu'une suggestion.

Le président: Je pense que vous êtes tous au courant du conflit de travail dans la traduction, mais j'avais l'impression qu'il y avait des traducteurs désignés et je pense que l'observation de M. Deniger est entendue.

M. Deniger: Comme il n'y a pas de procès-verbal, je n'ai pas d'objection à laisser quelqu'un d'autre poser des questions en espérant que j'aurai une autre chance si vous pouvez trouver un traducteur avant la fin.

Le président: C'est ce que j'ai demandé à la secrétaire du comité. Je ne m'étais pas encore aperçu qu'il n'y avait pas de traduction, mais j'ai demandé à la secrétaire d'en trouver la raison et aussitôt que je saurai j'en ferai part au comité.

M. Deniger: Donc je n'ai pas d'objection à céder la parole à quelqu'un d'autre. Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Il n'y a pas de procès-verbal, alors, monsieur le président?

Le président: Je ne vois pas comment il y aurait un procès-verbal s'il n'y a pas . . .

M. Forrestall: Eh bien, il y a certainement un procès-verbal. Il le faut.

M. Deniger: Mais ce ne sera pas traduit.

[Texte]

Mr. Forrestall: I just wanted to make it quite clear that I am not objecting to proceeding at all and to ask the chairman whether or not we are allowed to proceed.

Mr. Deniger: Well, that is what I do not know. There has been a proposal to simply adjourn.

The Chairman: My impression would be that under the law we are not permitted to proceed.

The Clerk of the Committee: It is going to be transcribed, but it is up to the committee to decide.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think each committee is master of its own affairs. We have the officials of the Canadian Marine Administration here and we have only a limited number of hours, I guess is the correct word to use, in terms of dealing further with the marine estimates. I think if there were some way in which this can be translated and transposed and put on the record, I would certainly suggest that we go that route. After all, I think it is unfair for them to come here and because we do not have translation . . . It would be different if we could not incorporate it into the committee but I think that . . .

Mr. Deniger: How do you want me to ask the questions?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Sinclair will translate your question for us while he is answering.

M. Deniger: Si les députés n'ont aucune objection, je vais poser mes questions en français, monsieur le président.

The Chairman: As Mr. Mazankowski has pointed out, the committee is master of its own destiny, so to speak. I am sure, Mr. Deniger, that no committee members would object to your putting your questions in French. You certainly did not object, nor did Mr. Dionne nor Mr. Bockstael, to members putting their questions in English when there was no translation. Therefore, I am sure there would be no objections, so if you wish to proceed . . . I might also inform members of the committee that I have already asked the clerk to look into the possibility of raising a question of privilege in the House this afternoon with regard to this matter. Mr. Deniger.

• 1205

M. Deniger: Alors, je vais procéder et je me sens un petit peu mal à l'aise. Je m'excuse auprès des traducteurs qui peuvent penser que j'agis comme un briseur de grève en continuant de poser mes questions. Je n'ai jamais eu de sentiment anti-syndical et croyez-moi, dans le conflit qui les oppose au Conseil du Trésor, je suis plutôt sympathique à leur cause plutôt que défavorable.

Alors, monsieur le président, ma question en fait concerne le port de Québec. La semaine passée nous avons parlé du port de Montréal, cette semaine nous parlerons du port de Québec, soit de la condition du chenal entre Montréal et Québec et ensuite de pilotage. Monsieur le président, je voudrais demander au témoin s'il a pris connaissance d'une étude qui avait été commandée, et on en a fait mention dans les journaux de fin de semaine, par la compagnie Bunge, dont le financement serait partagé entre le port de Québec, la firme Bunge et

[Traduction]

M. Forrestall: Je veux tout simplement bien préciser que je ne m'objecte pas à ce qu'on poursuive et je demande au président pourquoi nous ne pouvons pas poursuivre.

M. Deniger: Eh bien, c'est ce que je ne sais pas. Il y a eu une proposition à l'effet d'ajourner, tout simplement.

Le président: A mon avis, la loi nous interdit de poursuivre.

La greffier du comité: Les interventions seront transcrites, mais c'est au comité de décider.

M. Mazankowski: Je pense, monsieur le président, que chaque comité est maître de ses affaires. Nous avons devant nous des hauts fonctionnaires de l'Administration du transport maritime et nous ne disposons que d'un nombre d'heures limité, je pense que c'est le mot qui convient, pour ce qui est de traiter des prévisions du transport maritime. Je pense que s'il y a moyen de faire traduire nos interventions et de les transposer et de les faire consigner au procès-verbal, j'aimerais certainement suggérer de suivre cette voie. Après tout, il me semble que c'est injuste de les faire venir et parce que nous n'avons pas de traduction . . . Ce serait différent si nous ne pouvions l'insérer au compte rendu, mais je pense que . . .

M. Deniger: Comment voulez-vous que je pose mes questions?

M. Mazankowski: Eh bien, M. Sinclair va nous traduire votre question en y répondant.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, if the hon. members do not mind, I shall ask my questions in French.

Le président: Comme le faisait remarquer M. Mazankowski, le comité est plus ou moins maître de son destin. Je suis certain, monsieur Deniger, qu'aucun membre du comité ne s'objectera à ce que vous posiez vos questions en français. Vous ne vous êtes certainement pas objecté, ni M. Dionne ou M. Bockstael à ce que les députés posent leurs questions en anglais lorsqu'il n'y avait pas de traduction. Je suis certain, alors, qu'il n'y aura pas d'objection et donc, si vous voulez poursuivre . . . Je pourrais également informer les membres du comité que j'ai déjà demandé à la secrétaire du comité de voir s'il est possible de soulever une question de privilège en Chambre cet après-midi à ce sujet. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Then, I shall proceed, but I feel a little uneasy. I apologize to the translators who might think I am acting like a scab if I proceed with my questioning. I have never had anti-labour feelings and, believe me, in their conflict with the Treasury Board, I feel more sympathetic than anything else to their cause.

Then my question, Mr. Chairman, concerns in fact the Port of Quebec City. Last week we spoke about the Port of Montreal and this week we shall speak about the Port of Quebec City, that is first the condition of the channel between Montreal and Quebec and then the question of pilotage. Mr. Chairman, I would like to ask the witness if he is aware of a study put forward, and the weekend newspapers wrote about it, by Bunge Company, the financing of which would be divided between the Port of Quebec City, the Bunge firm and

[Text]

la société Interport de Montréal, concernant une expansion possible de l'élévateur à grain, en fait, une étude sur le port. Est-ce que le témoin serait en mesure de me répondre?

M. Franche: Monsieur le président, il me fait plaisir de répondre. Oui, il y a eu une étude conjointe commandée par les trois partis en question à la firme, Cansilo, je crois, si je me rappelle bien. C'est une étude qui porte plutôt sur les aspects physiques d'une expansion de l'élévateur à grain du Conseil des ports nationaux, qui est loué à la compagnie Bunge. C'est-à-dire, qu'on veut savoir ce que cela pourrait coûter, le genre d'aménagement physique à effectuer, etc., pour voir ensuite si cela serait justifiable ou non. Ceci est fait parce que depuis environ 2 ans, soit depuis que la compagnie Bunge s'est jointe au Conseil des ports nationaux pour améliorer les galeries de chargement de l'élévateur à grain, le volume a augmenté de 50 p. 100, à un point tel que l'utilisation de l'élévateur à grain est rendue de l'ordre de 15 pour 1, ce qui est très élevé pour des élévateurs à grain de ce type-là au Canada.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, le président de la Chambre de commerce et de l'industrie du Québec métropolitain, M. Jean Lambert, réclamait au cours de l'été du gouvernement fédéral, une plus grande autonomie administrative pour le port de Québec. Il préconisait la formation d'une corporation publique pour assurer la gestion du port de Québec. Est-ce que les témoins seraient au courant de cette revendication et y a-t-il eu rencontre avec M. Lambert et quels en seraient les développements?

The Chairman: Mr. Franche or Mr. Sinclair.

M. Sinclair: Puis-je répondre en anglais?

The press report undoubtedly refers to some statements the Minister of Transport made with respect to the development of ports policy in this country, and particularly with respect to possible amendments to the National Harbours Board Act which would permit that corporation to . . .

Mr. Deniger: Except, if I may interrupt: Je ne parle pas d'une déclaration faite par M. Pepin mais d'une déclaration du président de la Chambre de commerce de Québec qui dit: Je veux un port autonome. Et je voudrais savoir si le président a rencontré les autorités impliquées dans le Conseil des ports nationaux. Si oui, quels en sont les résultats? S'il n'y a pas eu de rencontre, bien, il n'y a pas eu de rencontre. Je ne parle de politique portuaire, je parle d'un port et je parle d'une déclaration du président de la Chambre de commerce.

• 1210

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think that still is within the envelope of a ports policy and what might come about. As the hon. member has referred, the statement in the press referred to the creation of a local ports corporation which would be under the umbrella of the National Harbours Board and which would have a high degree of autonomy in the operation and management of that port. So I think perhaps there is a misstatement in the press, or an incomplete statement with respect to the future of an individual corporation for the Port of Quebec.

[Translation]

the Interport Society of Montreal, concerning the possible development of a grain elevator, that is, in fact, a study on the port. Would the witness be able to give me an answer?

Mr. Franche: Mr. Chairman, I would be glad to answer this. Yes, there was a joint study ordered by the three parties mentioned above to Cansilo company, I believe, if I recall well. This study is more related to the physical aspects of the development of the grain elevator belonging to the National Harbours Board and being rented to Bunge. The intent is to know what would be the costs, what kind of on site work would need to be done, etc. in order to see if it can be justified or not. This is so because for nearly two years now, ever since, that is, Bunge has joined the National Harbours Board for the expansion of the loading platforms of the grain elevator, the processing has raised 50 per cent, to such a point that the utilization of the grain elevator is now 15 to 1 approximately. That being very high for grain elevators of that kind in Canada.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, the president of Greater Quebec City Board of Trade and Commerce, Mr. Jean Lambert, was asking during the summer for a larger administrative autonomy on the part of the federal government for the Port of Quebec City. He advocated the creation of a public corporation that would ensure the management of that port. Are the witnesses aware of that claim and has there been a meeting with Mr. Lambert and what will follow?

Le président: Monsieur Franche ou monsieur Sinclair.

Mr. Sinclair: May I answer in English?

L'article se rapporte manifestement à certaines déclarations du ministre des Transports touchant le développement de la politique portuaire au pays et, en particulier, certaines modifications qui pourraient être apportées à la Loi sur le Conseil des ports nationaux, permettant ainsi à cette corporation de . . .

M. Deniger: Si je puis vous interrompre, I was not referring to a statement made by Mr. Pepin but to a statement made by the president of the Quebec Board of Trade who said he wanted an autonomous port. And I would like to know if the president has met with the National Harbours Board authorities concerned. If so, what are the results. If no meeting has taken place, well, there has been none. I am not speaking about the ports policy, I am speaking about one port and about the statement made by the Board of Trade president.

M. Sinclair: De toute façon, monsieur le président, cela s'inscrit dans le cadre de la politique portuaire. Comme le précise le député, la déclaration dans les journaux faisait appel à la création d'une corporation pour le port de Québec qui serait comptable au Conseil des ports nationaux tout en étant très autonome en ce qui a trait à l'exploitation et à la gestion du port. Les journaux ont donc fait une erreur ou une omission relativement à l'éventualité d'une corporation distincte pour le port de Québec.

[Texte]

Mr. Deniger: All I really wanted to know was if you had met with the president of the Chamber of Commerce and if he had basically made those claims, and if you had answered them. I do not want basically to know what the great master plan is in force. I want to know precisely about this port and this declaration, if you have met with the chairman. If you have met with him, what were the results of that meeting? If you have not met with him, fine and we will go to something else.

Mr. Sinclair: No, we have not met with the chap.

M. Deniger: Sur la condition du chenal maintenant monsieur le président... Au cours de l'année, j'ai appris qu'entre Montréal et Québec il y avait des buttes, et je voudrais savoir si ces buttes ont été enlevées et quand?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to refer that question to Mr. Quail of the Canadian Coast Guard, please.

The Chairman: Mr. Quail.

M. Ronald Quail (commissaire-adjoint, Garde-côtière canadienne): Je ne suis pas au courant, monsieur Deniger, des buttes dont vous parlez.

M. Deniger: Entre Québec et Montréal les pilotes font du slalom dans le chenal pour se rendre à destination. Alors je veux savoir si les buttes qui sont dangereuses pour les navires, pour les marins, pour en fait, les usagers, je veux savoir si ces buttes-là, dis-je, existent encore ou si elles ont été enlevées?

M. Quail: Durant l'année comme je l'ai dit, on découvre des buttes. On a un programme de dragage et c'est presque achevé pour cette année. On a aussi un programme pour l'année prochaine. On a un programme de sondage, et si on trouve des buttes, des *high spots*, on alerte les pilotes. Si on peut faire quelque chose immédiatement avec notre équipement on le fait.

M. Deniger: Avez-vous eu cette année un programme de dragage, dans le chenal, efficace et complet?

M. Quail: Je ne pourrai pas vous répondre à cette question immédiatement, aujourd'hui, à savoir si toutes les buttes qui ont été trouvées entre Montréal et Québec sont enlevées.

M. Deniger: Savez-vous ce qui m'inquiète, monsieur le président, c'est que ce dragage, ce nettoyage du chenal se fait habituellement vers le mois d'octobre, le mois de novembre, avec le résultat que ceux qui en bénéficient réellement ce sont les quelques navires de navigation occasionnelle. Et les navires qui naviguent régulièrement du printemps à l'été n'en bénéficient pas.

Avec les quelques minutes qui me restent, monsieur le président, je voudrais poser quelques questions sur le pilotage et avoir une réponse du responsable quant à l'état des négociations qui ont lieu entre l'administration et l'autorité de pilotage laurentienne et les pilotes du Saint Laurent.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, detailed negotiations are going on between the Laurentian Pilotage Authority and the mid-St. Lawrence pilots at the present time and I believe they have a further meeting this Thursday on the issues remaining between them. The pilots have presented a whole series of demands

[Traduction]

M. Deniger: Je voulais tout simplement savoir si vous aviez rencontré le président de la Chambre des commerce, si ce dernier avait bien fait de telles revendications et quelle avait été votre réaction. Je ne tiens pas essentiellement à connaître le grand plan directeur. C'est au port de Québec que je m'intéresse, à cette déclaration et à savoir si vous avez rencontré le président. Si vous l'avez rencontré, quels ont été les résultats de cette rencontre? Sinon, alors très bien, passons à autre chose.

M. Sinclair: Non, nous n'avons pas rencontré cet individu.

Mr. Deniger: Now, Mr. Chairman, about the channel condition... I was told during the year that there were shallow waters between Montreal and Quebec and I wonder if this has been corrected and when?

M. Sinclair: Monsieur le président, j'aimerais que M. Quail de la Garde côtière canadienne réponde à cette question.

Le président: Monsieur Quail.

Mr. Ronald Quail (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard): I am not aware, Mr. Deniger, of the shallow waters you mentioned.

Mr. Deniger: Between Quebec and Montreal, the pilots have to slalom through the channel to get to their point of destination. So I want to know if those high spots that are dangers to ships, seamen and, in fact, passengers, so I want to know, as I say, if these high spots still exist or have they been removed?

Mr. Quail: In the course of the year, as I said, high spots are found. We have a dredging program and this year's is nearly completed. We also have a program for next year. We have as well a sounding program and if high spots are found, the pilots are warned about shallow waters. If something can be done immediately with the equipment we have, we do it.

Mr. Deniger: Did you have for this year in the channel an efficient and complete dredging program?

Mr. Quail: I cannot answer this question today, right now, whether all the high spots found between Montreal and Quebec have been removed or not.

Mr. Deniger: You know, Mr. Chairman, what bothers me is that this dredging, this cleaning of the channel, takes place usually around October or November, with the results that those who really profit from it are the few occasional sailing ships. And the sailing ships that sail regularly from the spring through the summer do not take advantage of it.

Given that I have only a few more minutes, Mr. Chairman, I would like to ask some questions about pilotage and get an answer from the responsible officer as to the status of the negotiations taking place between headquarters and the Laurentian Pilotage Authority and the St. Lawrence pilots.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, des négociations en profondeur ont lieu actuellement entre l'Autorité de pilotage laurentienne et les Pilotes du Saint-Laurent et je crois savoir qu'ils se rencontreront de nouveau jeudi prochain pour traiter des questions en suspens. Les pilotes ont fait connaître l'ensem-

[Text]

which have been of some considerable concern to the Laurentian Pilotage Authority, and the pilotage authority over the past weeks has been consulting with the Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association of Canada with a view to attempting to resolve these outstanding differences and points so we can have a successful conclusion.

M. Deniger: Y aurait-il arrêt de travail de nos pilotes cette semaine sur le St-Laurent, monsieur le témoin?

M. Sinclair: Pardon?

M. Deniger: Y aura-t-il un arrêt de travail?

Mr. Sinclair: I am not aware of one this week.

M. Deniger: Vous ne le savez pas . . .

Mr. Sinclair: I do not believe so. I am sure, Mr. Chairman, if there had been a risk of that this week the chairman of the Laurentian Pilotage Authority would have alerted me to this fact before this.

• 1215

M. Deniger: Quand le président d'une autorité portuaire négocie avec une autorité de pilotage, comme pour les pilotes du Saint-Laurent, il est évidemment entre les gens dits de la Shipping Federation ou de la Dominion Marine Association et il est aussi l'employeur de ces pilotes. Avant de faire une offre aux pilotes, est-ce que l'administrateur doit consulter ou suivre les directives des gens responsables de Dominion Marine et de Shipping Federation?

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman, they do not receive any directives, but because of the requirement of the pilotage authorities to be financially self-sustaining we have made a commitment in the past that if we were having any particular difficulties in the negotiations, or if there were some serious conditions raised that would affect the shipping industry, we would freely consult with the shipping industry and receive their views so they can assist us at the negotiating table.

Le président: Une dernière question.

M. Deniger: Une question supplémentaire, monsieur le président. Est-ce que ce n'est pas plutôt à la Commission canadienne des transports et à son comité des transports par eau que revient justement le rôle d'entendre ce genre de revendications, ce genre de griefs, pour pouvoir effectivement déterminer quel est le tarif le plus juste et le plus raisonnable? Au lieu de laisser vos fonctionnaires se mêler de négociations . . . ?

Mr. Sinclair: I am not sure if I understood the question. Could you repeat it?

M. Deniger: Le comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports a juridiction pour fixer les tarifs de pilotage.

M. Sinclair: Exactement.

M. Deniger: Si les gens ont des griefs, que ce soit les pilotes, ou que ce soit les armateurs, est-ce que ce n'est pas justement là que les griefs devraient être portés?

[Translation]

ble de leurs exigences, lesquelles préoccupent l'Autorité de pilotage laurentienne, et celle-ci a poursuivi au cours des dernières semaines, auprès de la *Shipping Federation of Canada* et de la *Dominion Marine Association of Canada*, des consultations ayant pour but de résoudre les conflits et les divergences qui demeurent, afin d'en arriver à une entente satisfaisante.

Mr. Deniger: Can the witness tell me if the pilots are going to stop working this week on the St. Lawrence?

Mr. Sinclair: Pardon me?

Mr. Deniger: Will the work stop?

M. Sinclair: Je ne suis pas au courant d'un arrêt de travail cette semaine.

Mr. Deniger: You are not aware . . .

M. Sinclair: Je ne crois pas. Je suis certain, monsieur le président, que s'il y avait eu le risque d'un arrêt de travail cette semaine, le président de l'Autorité de pilotage laurentienne m'en aurait averti au préalable.

Mr. Deniger: When the president of a Port authority negotiates with a pilotage authority, as is the case for the St. Lawrence pilots, he is obviously between the hands of, let us say, the people from the Shipping Federation and from the Dominion Marine Association, and at the same time the pilots' employer. Before making an offer to the pilots, is the manager obliged to consult or follow directions of the Dominion Marine and the Shipping Federation authorities?

M. Sinclair: Non, monsieur le président, il n'a pas besoin de suivre aucune directive, mais comme l'autorité de pilotage est tenue de subvenir à ses besoins financiers, nous nous sommes engagés dans la passé, en cas de difficultés particulières dans les négociations ou en cas de dispositions importantes qui risqueraient de nuire à l'industrie de la navigation, à consulter librement l'industrie de la navigation et à recevoir son point de vue pour nous venir en aide à la table de négociation.

The Chairman: Your last question.

Mr. Deniger: It is an additional question, Mr. Chairman. Should it not rather be, in fact, the role of the Canadian Transport Commission and of its Water Transport Committee to hear that type of representations, that type of grievances, in order precisely to determine what will be the fairest and most reasonable tariffs? Instead of letting your officers mingle with negotiations . . . ?

M. Sinclair: Je ne suis pas certain d'avoir compris la question. Pourriez-vous répéter?

Mr. Deniger: The Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission has jurisdiction to set the pilotage tariffs.

Mr. Sinclair: Precisely.

Mr. Deniger: If people have grievances, whether they are the pilots or the shipowners, is it not exactly where they should bring their grievances?

[Texte]

Mr. Sinclair: No, the two subjects are separate. The Water Transport Committee of the CTC does not have any relationship to the labour negotiations.

Mr. Deniger: But the tariff definitely has a relationship to the settlement.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with all respect, the labour negotiations are separate. If they result in additional costs, the authority is bound to try to cover those costs by application for an additional tariff. And because the tariff is going to be paid by the shipping industry, we felt that it was only fair they should have some voice or some consultation as the negotiations were going on, being as how they were going to be eventually those who would be paying the costs.

M. Deniger: Ils ne paieront pas si le tarif n'est pas accepté. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Members will notice that I gave Mr. Deniger a bit of extra time because of the time lost by the regrettable discovery that we have no translation. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it always amazes me how much French I do understand when I am forced to.

Mr. Deniger: Only when it is our time to talk.

Mr. Forrestall: Only when it is your time.

I regret not having been here earlier, Mr. Chairman, but before we start, and I trust it was done before, as one member of the committee who made the recent tour late last summer and early in the fall I would like to through you extend to Mr. Sinclair, Mr. Franche and others who are here my very sincere appreciation for the tremendous amount of work and effort that went into organizing this committee's tour, also to the clerk and her staff and to all others who were involved. I felt that it met the objectives that we had set out and I think we have begun to satisfy one of the major and principal requirements of this committee, and that is to do some investigative work from time to time on the ground. There were some faults with the trip, but generally it was most successful and I think it was of some extraordinary benefit, at least to myself and I am sure to many other members of the committee.

• 1220

Perhaps the quickest way to do it is to ask Mr. Sinclair if he could tell me in three minutes or less everything he knows about Gros-Cacouna. I am concerned because in response to a question in the House yesterday the Minister of Energy assured eastern Canadians that the decision on the location of an LNG terminal to handle eastern and coastal offshore gas would be made next year by the NEB on the basis of submissions by Petro-Canada and possibly other interested parties, but that it would be made on the basis of what is economically sound and in the best interests of Canadians, which is the way it should be.

But so that we all understand, I would like to know something about this port. I would like to know how much money we have spent on it. How large is it and what is its capacity?

[Traduction]

M. Sinclair: Non, ce sont deux sujets distincts. Le comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports n'a rien à voir au sujet des négociations de travail.

M. Deniger: Mais vous admettez que le tarif est en relation avec l'entente.

M. Sinclair: Sauf votre respect, monsieur le président, les négociations de travail sont une chose à part. Si elles donnent lieu à des frais supplémentaires, l'autorité doit s'efforcer de recouvrer les frais en faisant une demande de majoration du tarif. Et comme le tarif est acquitté par l'industrie de navigation, il n'est que juste qu'elle puisse se faire entendre ou être consultée dans le cours des négociations, étant donné que c'est elle qui en défraiera le coût.

Mr. Deniger: They will not pay if the tariff is not accepted. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci monsieur Deniger. Les membres du comité auront remarqué que j'ai accordé un peu plus de temps à M. Deniger vu le temps perdu après avoir découvert, malheureusement, qu'il n'y avait pas de traduction. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis toujours étonné de voir combien je comprends le français quand j'y suis forcé.

M. Deniger: Seulement quand c'est notre tour de parler.

M. Forrestall: Seulement quand c'est votre tour.

Je regrette, monsieur le président, de ne pas être arrivé plus tôt, mais avant de commencer, et je pense bien que cela a déjà été fait, en tant que membre du comité qui a effectué une tournée vers la fin de l'été et au début de l'automne, j'aimerais, par votre entremise, féliciter M. Sinclair, M. Franche et tous les autres ici présents pour l'énorme travail qu'ils ont accompli afin d'organiser la tournée, et je félicite également la secrétaire du comité, son personnel et tous ceux qui sont en cause. Je pense que cela nous a permis de répondre aux objectifs que nous nous étions fixés et je crois que nous avons commencé à satisfaire à l'une des principales exigences de notre comité, soit d'effectuer de temps à autre des enquêtes sur le terrain. Le voyage n'était pas parfait mais, dans l'ensemble, ce fut une réussite et nous en avons tiré des avantages extraordinaires, du moins pour ma part, et je pense bien que les autres membres du comité sont du même avis.

Le plus rapide serait peut-être de demander à M. Sinclair s'il peut me dire en moins de trois minutes tout ce qu'il sait au sujet de Gros-Cacouna. Le sujet m'intéresse parce qu'en réponse à une question posée en Chambre hier, le ministre de l'Énergie a assuré aux Canadiens de l'est du pays que la décision quant au lieu où serait construit le terminus du gazoduc devant transporter le gaz naturel liquéfié vers l'est du pays et la côte atlantique serait prise l'année prochaine par l'Office national de l'énergie à partir des offres présentées par Pétro-Canada ainsi, peut-être que d'autres intérêts, mais qu'elle se prendrait dans l'intérêt économique et à l'avantage des Canadiens, comme il convient de le faire.

Mais pour que nous soyons en mesure de comprendre, j'aimerais qu'on me renseigne sur ce port. J'aimerais savoir combien il nous a coûté jusqu'ici. Quelle est sa taille et quelle

[Text]

What are the requirements for dredging? How much have we spent on dredging to date? What capital developments are planned? Will any capital development proceed prior to the NEB making a decision as to the location of an LNG terminal to handle eastern Arctic gas particularly, but other gas as well? Questions generally like that, given the shortness of time, if the Marine Administrator, Mr. Chairman, could touch on them, and I would appreciate at a later time some written indication of where we stand with this new port. How it will be used? What has it cost us and where are we going from here?

The Chairman: Mr. Sinclair, in three minutes or less.

Mr. Forrestall: That is largely because I have seven or eight other hearings I want to talk to.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Gros Cacouna is hardly a subject that could be discussed adequately in three minutes. However, let me have a try at it. There are three distinct developments at Gros Cacouna. The first is a public wharf facility with cargo sheds, which essentially is in place and working now. It is a public harbour and operates in the same fashion as many other public harbours in eastern Canada.

The second development at Gros Cacouna is that sponsored by the Misner group of companies under the name of Harbour Champlain and which is a three- or four-phased bulk transshipment terminal development to be financed entirely by private industry. We have, in co-operation with the Province of Quebec, leased certain water lots to Harbour Champlain and have agreed to conduct certain dredging in that area for which costs will be, I trust, recovered over time from the company involved.

The third development which may be possible at Gros Cacouna is the one Mr. Forrestall referred to, which is the siting of an LNG regasification terminal. That is really beyond our jurisdiction and is in the hands of the Arctic Pilot Project and particularly TransCanada Pipelines. As far as that is concerned, we have had several discussions with the Arctic Pilot Project group, both with respect to Gros Cacouna and the Strait of Canso but as yet we do not know which ports they are likely to select for the regasification terminal.

The Chairman: Not bad. I would like to express the hope that the decision on the dredging will proceed faster than the decision with regard to Miramichi. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The cost-recovery element with respect to the private entrepreneurs in the area of dredging, this will be recovered by lot rental. Is it built into a common arrangement between Ports Canada and the operator, or is it a separate contractual arrangement?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is a separate arrangement based on throughput charge on the tonnage that would go through the port.

Mr. Forrestall: Does that charge contemplate cost sharing with other users of this port as it develops? In other words, it is prorated if it is on a tonnage basis.

[Translation]

est sa capacité? Quels sont les besoins en fait de dragage? Combien nous a coûté le dragage jusqu'ici? Quels sont les travaux majeurs de prévus? Les travaux d'aménagement vont-ils se réaliser avant que l'Office national de l'énergie n'ait pris sa décision quant au site du terminus du gazoduc qui doit transporter le gaz naturel liquéfié de la région orientale de l'Arctique, en particulier, mais aussi d'ailleurs? J'aimerais, monsieur le président, que l'administrateur du transport maritime réponde brièvement, vu le peu de temps, à des questions de cette nature, mais j'aimerais aussi qu'il nous fasse savoir plus tard par écrit où nous en sommes quant à ce nouveau port. Comment sera-t-il employé? Ce qu'il nous a coûté et qu'advient-il ensuite?

Le président: Monsieur Sinclair, en trois minutes.

M. Forrestall: C'est surtout parce qu'il y a sept ou huit autres séances auxquelles j'aimerais participer.

M. Sinclair: Monsieur le président, Gros Cacouna est un sujet qui peut difficilement se traiter en trois minutes. Je vais cependant essayer. Il y a trois aménagements distincts à Gros Cacouna. Le premier consiste en un quai public avec hangars de marchandises, terminé pour l'essentiel et qui fonctionne déjà. C'est un port public et il est exploité de la même façon que bien d'autres ports publics dans l'est du Canada.

Le deuxième aménagement se fait sous les auspices du consortium Misner sous le nom de Port Champlain et comporte la construction en trois ou quatre phases d'un terminus de transbordement, dont le financement sera entièrement assumé par l'entreprise. En collaboration avec le gouvernement québécois, nous avons loué des emplacements fluviaux à l'administration du port Champlain et nous avons accepté d'effectuer du dragage dans les environs, dont le coût doit être recouvré auprès de la compagnie en cause.

Le troisième aménagement à Gros Cacouna est celui dont M. Forrestall veut parler, à savoir l'emplacement du terminus de regazéification. Cette question dépasse notre compétence et a été confiée au Projet pilote de l'Arctique et à la *Trans-Canada Pipelines Ltd.* A ce sujet, nous avons eu de nombreux entretiens avec le groupe du Projet pilote de l'Arctique, aussi bien en ce qui a trait à Gros Cacouna qu'au détroit de Canso, mais nous ne savons pas pour l'instant quel sera le port choisi pour y aménager le terminus de regazéification.

Le président: Pas mal. J'aimerais émettre l'espoir que la décision quant au dragage prendra moins de temps que pour ce qui est de Miramichi. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: En ce qui touche le recouvrement du coût auprès de l'entreprise privée dans le domaine du dragage, cela se fait par la location d'emplacements. Cela est-il inscrit dans le cadre d'une entente commune entre Ports Canada et l'entreprise ou s'agit-il d'une disposition particulière dans un contrat?

M. Sinclair: Il s'agit, monsieur le président, d'une disposition particulière fondée sur un tarif de passage quant au tonnage transporté.

M. Forrestall: Est-il possible que ce tarif soit partagé entre les utilisateurs éventuels du port à mesure qu'il se développe? Autrement dit, est-il au prorata si le tarif est fondé sur le tonnage?

[Texte]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the dredging that is referred to is primarily for the benefit of Harbour Champlain, and it is not anticipated that any cost recovery of such dredging would be apportioned among any other users.

• 1225

Mr. Forrestall: Then it is 100 per cent cost recovery from ...

Mr. Sinclair: Harbour Champlain is the sole source of cost recovery for the particular dredging I am referring to.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, there are two or three other areas. I know it is a little early yet, but could I ask very quickly if we will have a full fleet of ships—and our distinguished colleague has just come through with the biggest year ever—up at that end of the lakes for winter storage for grain? Is it too early to tell yet what the situation is in respect to winter storage on board ship?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it is a little too early to tell because we have no good indication as to when the navigation season ends, and the amount of storage on the lakers over the wintertime is determined primarily by the positioning of those vessels for the winter lay up period.

Mr. Forrestall: The answer to my question is essentially that it is a little bit too early.

Mr. Sinclair: That is correct.

Mr. Forrestall: With respect to bridge fendering, on two separate occasions now the Halifax bridge commission has been turned down in its request for cost-sharing or federal involvement in what some people consider a very urgent and very serious pressing problem. How many other bridges spanning navigation channels or rigid structures are there in Canada that at this point in time are without adequate protection from ship collision? I have two sets of figures in the back of my mind and one says that there are probably 10 or 12 such structures that either need some updating or in fact need some basic fendering protection. As I say, I have two figures, one suggests either 10, 11 or 12 and the other one suggests that there are only three or four. Because you have gone to the trouble of examining this question so as to in your own judgment properly refuse financial help, you must then be aware of how many there are. I am assuming that you do not want to get into one because you are going to have to get into a whole bunch of them, but can you tell me how many there are that probably should have some fendering protection against ship collision?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there are probably about 16 bridges in Canada that have some risk of a collision with a ship. We roughly categorize those into two groups, those that would have a pier clearly adjacent to a navigational channel and those that would be at what we would describe minimal risk. There are probably about a half dozen to seven that are in the first category.

[Traduction]

M. Sinclair: Monsieur le président, le dragage dont il est question est principalement au bénéfice de l'administration du port Champlain et on ne prévoit pas en recouvrer le coût en l'imputant aux futurs usagers.

M. Forrestall: Il sera donc recouvert à 100 p. 100 auprès de ...

M. Sinclair: L'administration du port Champlain est l'unique source de recouvrement des dépenses pour les travaux de dragage en cause.

M. Forrestall: Monsieur le président, il y a deux ou trois autres domaines qui m'intéressent. Je sais qu'il est encore tôt, mais pourrais-je demander très rapidement si nous aurons toute une flotte—et notre distingué collègue vient tout juste d'annoncer que nous aurons l'année la plus forte pour ce qui est de l'entreposage des céréales pour l'hiver à la tête des Grands Lacs, n'est-ce pas? Est-il trop tôt pour nous informer de la situation relativement à l'entreposage à bord des navires pour l'hiver?

M. Sinclair: Je pense, en effet, que c'est un peu trop tôt parce que nous ne savons pas encore quand va se terminer la saison de navigation et le volume d'entreposage sur les navires qui mouillent dans les Grands Lacs dépend principalement de la position de ces navires pendant l'attente hivernale.

M. Forrestall: La réponse à ma question, en somme, c'est qu'il est un peu trop tôt.

M. Sinclair: En effet.

M. Forrestall: Pour ce qui est maintenant de la protection des ponts, à deux reprises la commission du pont de Halifax a vu sa demande de partage des coûts ou d'une participation fédérale refusée, alors que certains pensent qu'il s'agit d'un problème grave et de toute urgence. Combien y a-t-il de ponts ou de structures rigides le long des voies navigables au Canada pour lesquels il n'existe encore aucune protection contre une collision par des navires? J'ai à l'esprit deux chiffres, le premier selon lequel il y aurait une dizaine ou une douzaine de structures de ce genre sans protection aucune contre les collisions ou dont les moyens de protection auraient besoin d'être améliorés. Comme je disais, donc, d'après le premier chiffre il y en aurait 10, 11 ou 12 et d'après l'autre chiffre, il n'y en aurait que trois ou quatre. Comme vous vous êtes donné la peine d'étudier la question pour finalement décider de refuser tout simplement votre aide financière, vous devez alors savoir combien il en existe. Je suppose que vous n'avez pas voulu vous embarquer une première fois de peur d'avoir à le faire pour tous les autres mais pouvez-vous me dire combien de ponts devraient être munis d'éperons contre la collision?

M. Sinclair: Monsieur le président, il y a à peu près 16 ponts au Canada pour lesquels existe un risque de collision par un navire. Nous les rangeons grosso modo en deux catégories: ceux dont un pilier se trouve carrément dans une voie de navigation et ceux dont on peut dire qu'ils présentent un risque minimal. Il y en a probablement entre six et sept dans la première catégorie.

[Text]

Mr. Forrestall: Six to seven in the high risk. Can you tell me why the government is persistent in refusing to enter into cost-sharing arrangements with the client or owner or other appropriate authorities in this connection?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the government, and particularly the Department of Transport, is examining each one of these situations with a view to providing the navigation protection in the form of conditions of navigation, vessel traffic management systems, including radar coverages, pilotage and all the rest of the things that would ensure safe navigation through those passages such as occurs every day. With respect to bridge fendering we have taken the position that any protection for the base structures of the bridge would be the responsibility of the owners.

• 1230

Mr. Forrestall: Is the department involved in any pier protection system anywhere in Canada at the present time?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, not that I am aware of.

Mr. Forrestall: In turning down the request of the Halifax bridge commission was there taken into consideration the dedication to not only the Canadian Armed Forces, to the maritime commander, but as well to our NATO allies, of unfettered access to the marine ammunition storage depot that lies on the shores of Bedford Basin inside the two bridges? Was that taken into consideration and was this matter discussed with National Defence? Did they have an input? Did they express any concern about denial of waterborne access to that ammunition storage area in the event of vessels moving in and out of Bedford Basin colliding with and collapsing what is a very long, long span which effectively could seal off the Bedford Basin? Bedford Basin is also a secondary level of European resupply—I just add that. Were there any discussions with National Defence in considering this matter?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I believe there has been some discussion with National Defence. I am not aware of the precise nature of any concerns they may have had, or if in fact they did have any concerns. We have been addressing the question of access through that channel in conjunction with all the users, including the military and including prospective users of the new Fairview terminal, to determine what is the best navigation control system that should be implemented for that particular stretch of water.

The Chairman: Your final question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Yes. We appreciate the additional vessel traffic movement aids that are contemplated, and not only for there. I guess there are one or two other areas in Canada that require a little bit more upgrading as well.

I wanted to just ask one general question about the contract we recently entered into for the operation of the Fairview terminal. I do not anticipate any response, but I am concerned,

[Translation]

M. Forrestall: Six ou sept pour lesquels le risque est élevé. Pouvez-vous me dire pourquoi le gouvernement persiste à refuser de conclure des ententes sur le partage des coûts avec le client, le propriétaire ou toute autre instance.

M. Sinclair: Monsieur le président, le gouvernement, et en particulier le ministère des Transports, examine chacune des situations pour tenter d'assurer la protection de la navigation sous forme de dispositions de navigation, de systèmes de gestion du trafic maritime, notamment les réseaux de radar, le pilotage et toutes ces choses devant assurer la sécurité de la navigation à travers ces passages, ainsi que cela se produit quotidiennement. Pour ce qui est de la protection des ponts, il a été décidé que tout travail relatif aux éperons devait relever du propriétaire.

M. Forrestall: Le ministère est-il engagé dans des travaux de protection des piliers où que ce soit au Canada actuellement?

M. Sinclair: Non, pas que je sache.

M. Forrestall: Lorsque vous avez refusé la demande de la commission du pont de Halifax, avez-vous pris en considération l'obligation que nous avons, non seulement envers les Forces armées canadiennes et le commandement maritime mais aussi envers nos alliés de l'OTAN d'assurer le libre accès au dépôt de munitions de la marine placé à l'intérieur des deux ponts, sur les rives du bassin de Bedford? La question a-t-elle été prise en considération et a-t-elle fait l'objet d'une discussion avec la Défense nationale? Ce ministère a-t-il pu se prononcer? S'est-il inquiété de ce qui arriverait si l'accès par voie d'eau au dépôt de munitions était bloqué par suite d'une collision entre des navires en transit dans le bassin de Bedford, ce qui pourrait causer l'effondrement de cette très longue travée et fermer le bassin de Bedford, à toute fin utile? Le bassin de Bedford constitue également une source au deuxième degré de réapprovisionnement pour l'Europe, si je puis ajouter. Y a-t-il eu des entretiens avec le ministère de la Défense dans cette affaire?

M. Sinclair: Je crois bien, monsieur le président, qu'il y a eu des entretiens avec la Défense nationale. Je ne suis pas au courant des inquiétudes qu'ils ont pu exprimer et je ne sais pas s'ils en ont même exprimé. Nous avons traité du libre accès par le chenal avec tous les utilisateurs, notamment les militaires et les utilisateurs éventuels du nouveau terminus Fairview, afin de déterminer quel serait le meilleur système de contrôle de la navigation à implanter dans cette étendue d'eau.

Le président: Votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Bien. Nous apprécions les nouveaux instruments d'aide à la navigation auxquels vous songez, non seulement pour cet endroit. Je suppose qu'il doit y avoir un ou deux autres endroits au Canada où une certaine amélioration s'impose aussi.

Je voulais simplement poser une question d'intérêt général au sujet de l'entente conclue récemment pour l'exploitation du terminus Fairview. Je ne m'attends pas à une réponse, mais

[Texte]

as Mr. Mazankowski was, about growing conflict of interest arising out of Canadian National's involvement with Cast. It has another dimension with respect to the operation of the Fairview terminal. CN, of course, is a major partner in Halterm, and it gives rise to the appearance of a potential conflict in any event. I wonder, Mr. Chairman, if our witness and the chairman of the National Harbours Board could very briefly, and to the degree it is proper to do so, give us some indication of the terms of the contract, its duration and give us some indication about Canadian National's commitment to serve that terminal, and whether or not he believes there is any conflict of interest or potential conflict. In brief, give us a few goodies, let us in on some of the dark secrets.

Indeed, I should say that I congratulate the chairman. He knows I share his concern, and I have for some time appreciated the care and attention he has paid to the resolution of this problem. I think it is resolved, in my judgment, in the best way it could have been resolved and I very much appreciate the position we are in now. But we are having another one of the sweetheart deals, are you going to get some money out of them?

• 1235

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Chairman, as referred to at the last meeting of the Standing Committee, I believe the hon. member will appreciate that for reasons of competition between operators we really cannot divulge all the terms. We did choose an operator who was there for 10 years with a 10-year option and who will invest in the order of about \$12 million to \$14 million in cranes, transtainers and so forth, terminal equipment, and we did it on the basis of financial return, competition and marketing by the firm of Ceres, their ability in that field.

With respect to CN, I personally do not feel there is really a conflict of interest of CN being in Halterm as long as they will, and I am sure they will, treat fairly and equitably all customers in the Port of Halifax. One could say that they could have a similar conflict of interest in Cast in Montreal, but we have not ever had a single complaint about the treatment that CN has given all of our customers in the Port of Montreal. I am sure they will behave in the same manner with respect to Halifax.

Mr. Forrestall: They skate on a very thin layer of ice.

Mr. Franche: Oh, but then one has to skate once in a while. And it is not the only case. CP has close to a 50 per cent interest in Saint John, New Brunswick, in Brunterm and they serve very well all customers of the port and elsewhere, also in Montreal. So we suspect that they will serve, and we do not perceive a conflict of interest.

Mr. Forrestall: Is there anything in the contract that protects or extends protection in this regard? I am not suggesting

[Traduction]

tout comme M. Mazankowski, je m'inquiète de l'important conflit d'intérêt auquel donne de plus en plus lieu la participation des Chemins de fer nationaux au consortium Cast. Le conflit prend une autre dimension en rapport avec l'exploitation du terminus Fairview. Les Chemins de fer nationaux sont, bien entendu, un important partenaire du consortium Halterm et cela donne, de toute façon, l'apparence d'un conflit. Je me demande, monsieur le président, si notre témoin et le président du Conseil des ports nationaux pourraient très brièvement nous donner, dans la mesure où cela peut se faire, une idée des dispositions du contrat, de sa durée, de même qu'une idée de l'engagement des Chemins de fer nationaux à desservir ce terminus, à savoir s'ils sont d'avis qu'il existe ou pourrait exister un conflit d'intérêts. Autrement dit, faites-nous une faveur, révélez-nous quelques secrets bien cachés.

Je tiens évidemment à féliciter le président. Il sait que je partage ses préoccupations et que j'apprécie depuis longtemps le soin qu'il met à résoudre ce problème. A mon avis, il a été résolu de la meilleure façon qui soit et je suis content de la situation dans laquelle nous sommes maintenant. Mais voilà encore un de ces arrangements avantageux pour les autres; allez-vous les faire payer un peu?

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, comme à la dernière séance du Comité permanent, le député comprendra, n'est-ce pas, qu'en raison de la concurrence entre exploitants nous ne sommes pas à même de divulguer toutes les dispositions. Nous avons, en effet, choisi un exploitant qui y était depuis dix ans, dont l'option est de dix ans et qui va investir entre 12 et 14 millions de dollars en installations de toutes sortes: grues, transtainers et ainsi de suite, et nous l'avons fait à cause des retombées financières, de la concurrence et vu les aptitudes de la société Ceres en matière de commercialisation.

Quant aux Chemins de fer nationaux, je n'ai pas l'impression d'un conflit d'intérêt du fait qu'ils sont partenaires de l'entreprise Halterm, en autant qu'ils traiteront, et je suis persuadé qu'ils le feront, de manière juste et équitable tous les clients du port de Halifax. On pourrait tout aussi bien dire qu'il y a un conflit d'intérêt par rapport au consortium Cast à Montréal, mais nous n'avons jamais reçu une seule plainte au sujet du traitement accordé par les Chemins de fer nationaux à tous nos clients du port de Montréal. Je suis certain que leur comportement sera le même à Halifax.

M. Forrestall: La glace est très mince pour patiner.

M. Franche: Mais il faut bien qu'ils patinent de temps en temps. Ce n'est pas un cas unique. Le Canadien Pacifique possède près de 50 p. 100 des intérêts de l'entreprise Brunterm, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et la société dessert très bien tous les clients du port et d'ailleurs, comme à Montréal. Nous nous attendons à ce que la même chose se produise et nous ne percevons pas de conflit d'intérêt.

M. Forrestall: Le contrat ne comporte-t-il pas une protection en ce sens? Je n'affirme pas qu'il existe un conflit, je dis

[Text]

there is a conflict, all I was suggesting was that it looks on the surface as if there could be a conflict of interest. Given the mandate to act in contemplation of profit, that just enhances that perception of a potential conflict of interest. I share your view. I probably do not believe there will be any conflict. I think CN in fact will serve the customers, serve the new facility. It is business and, after all, that is what they are after.

I appreciate having your observation with respect to having that on the record in the event of trouble down the road, because in terms of the public responsibility it would be very easy for me to now start to say that it is time for Canadian National to divest itself of its interest in Halterm so as to ensure there is no conflict and that in my own judgment that interest should go to the private sector somewhere, somehow. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. For the enlightenment of the Chair, would Mr. Franche define the term "transtainer"?

Mr. Franche: It is a piece of equipment that lifts boxes over containers that are lined up. Some of them can take three, four, five, seven boxes in a row and they lift whatever is required.

The Chairman: I see. Thank you. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Well, we have had the west coast, the east coast, and now I would like to talk about the Seaway.

• 1240

When we were meeting in the west with Sask Pool, and to some extent with Dr. Horner and others, there was expressed a concern that if we are going to meet the 50 per cent or very large increase in tonnage of grain movement, and if the United States were going to do the same thing, and the Americans obviously are interested in doing the same thing, and given the fact, or what appears to be a fact, that the Mississippi system has reached a kind of saturation point, then the strains on the Seaway over the next several years will be considerable. The great weakness, of course, on the Seaway is the Welland Canal, and given the fact that we will probably be moving considerably more grain through west coast ports, but that there is a very definite limit to that so the movement through Thunder Bay is going to increase considerably, what is the outlook at this particular point for overcoming this bottleneck? Other bottlenecks may exist in the system, but I think this is the major one. We can come down to the transshipment point which I guess is another bottleneck in some way, in terms of the shippers, but the Gros Cacouna thing will save them a lot of waiting time. But I would like to deal with the Seaway first and then with the Welland Canal.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. The hon. member is quite correct, the Welland Canal and the capacity of the Welland Canal is probably one of the most significant problems that will face us in transportation in domestic waters in

[Translation]

tout simplement que cela en donne l'air. Vu le mandat d'agir en fonction de bénéfices, on serait d'autant plus porté à percevoir un éventuel conflit d'intérêts. Je suis de votre avis. Je pense qu'il n'y aura probablement jamais de conflit. Je pense, en fait, que les Chemins de fer nationaux rendront de bons services aux clients et à l'exploitation. Ils brassent des affaires, et après tout, c'est leur rôle.

Je suis content de vos remarques parce que nous les aurons au procès-verbal au cas où il y aurait des problèmes par la suite; ayant une responsabilité publique, il me serait très facile dès maintenant de commencer à dire qu'il est temps que les Chemins de fer nationaux se départissent de leurs intérêts dans la société Halterm pour être certain qu'il n'existe aucun conflit, et de déclarer qu'à mon avis ces intérêts devraient d'une façon ou d'une autre passer au secteur privé. Merci, monsieur le président. Merci Messieurs.

Le président: Merci monsieur Forrestall. Auriez-vous l'obligeance, monsieur Franche, de m'expliquer ce que signifie le mot «transtainer»?

M. Franche: Il s'agit d'une grue qui soulève les caisses des containers qui sont alignés. Certaines peuvent prendre trois, quatre, cinq et jusqu'à sept caisses à la fois et soulever ce qu'on veut.

Le président: Je vois. Merci. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci monsieur le président. Eh bien nous avons eu la côte ouest, la côte atlantique et je voudrais maintenant parler de la voie maritime.

Lorsque nous avons rencontré dans l'Ouest les gens de SaskPool et, dans une certaine mesure, M. Horner ainsi que d'autres personnes, on s'est inquiété du fait que si nous devions réaliser notre objectif voulant que le tonnage de céréales augmente de 50 p. cent à peu près, et que si les États-Unis voulaient faire de même, ce que souhaitent évidemment les Américains, étant donné que la navigation sur le Mississippi semble avoir atteint son point de saturation, la demande sur la Voie maritime du Saint-Laurent au cours des quelques prochaines années serait alors considérable. La grande faiblesse de la voie maritime, bien sûr, est le canal Welland, et bien que le transport des céréales se fera probablement de plus en plus à partir des ports de la côte du Pacifique, il y a là certaines limites, de sorte que le trafic passant par Thunder-Bay est appelé à augmenter considérablement. Comment prévoit-on remédier à ce goulot? La voie maritime comporte d'autres goulots, sans doute, mais celui-ci est le plus important. Nous pourrions aussi parler du point de transbordement, qui constitue d'une certaine manière un autre goulot, par rapport aux expéditeurs, mais Gros Cacouna va leur permettre d'épargner beaucoup de temps. Mais je voudrais d'abord traiter de la Voie maritime et ensuite du canal Welland.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Le député a bien raison, le canal Welland, le rendement du canal Welland est probablement le problème le plus grave auquel nous aurons à faire face au cours des dix prochaines années dans le domaine

[Texte]

the next decade. There are a number of steps under way to address ourselves to this particular problem and which could be categorized as steps being taken both in the short term and the medium term, and also the long term.

In the short term the St. Lawrence Seaway has a program of productivity improvements by capital works that can be utilized within the Welland Canal system to obtain additional lockages each day, such as the realigning of lock walls, the improvement of machinery and the replacement of it as time goes on. They are also engaging at the present time in a particular widening project on a certain portion of the canal. They are looking at other areas and other lock walls which can either be widened or realigned to enable a more sufficient passage of vessels through the canal.

We are also looking at the medium term and the Seaway has had under development for some period of time a system of devices called marine shunters or sea horses which are a major technological development to assist the more rapid passage of ships into and out of the lock systems. For the past two years prototypes of this kind of vehicle have been tested with chartered Canadian lakers to demonstrate the feasibility of the project, and in 1981 the Seaway will be taking that project to the next phase which again involves a rather significant technological problem.

Also, in the medium term the Seaway is looking at various other options which would be of a more substantive cost nature and which would involve even the possible twinning of one or more locks, and various other capital improvements that again could contribute to additional lockages.

Also, throughout the whole Marine Administration we are looking at the possibility of extending the shipping season in the St. Lawrence Seaway system. In that regard the Canadian Coast Guard and the Transportation Development Centre, in cooperation with Canadian industry, are looking at various precise navigational systems which are a prerequisite for economical commercial movement in periods of reduced visibility. We are also looking at the possibility of different classes of icebreakers which might be required for any extended season.

• 2145

The Seaway itself is looking at various types of procedures for ice management, including the flushing of locks and the installation of equipment to assist in the flushing of locks, even to the prevention of ice forming in the first place, which is a method of ice management under those extended-season conditions.

Then again in the longer term, depending on what the traffic flows will be, we might be faced with a much more substantive investment. In that regard the Canadian Seaway and the American Seaway are co-operating along with Transport Canada in the preparation of a demand study over the next 20 years for marine traffic in the Seaway system, which will be the first time that both the Canadians and the Americans have been working off one set of data. If that study shows

[Traduction]

de la navigation en eau fluviale. Quelques mesures ont été prévues pour tenter de régler ce problème; elles sont de deux catégories: les mesures à court et à moyen terme et les mesures à long terme.

A brève échéance, il y a un programme d'amélioration de la productivité de la Voie maritime du Saint-Laurent au moyen de grands travaux qui pourront servir à augmenter le nombre d'ouverture des écluses quotidiennement dans le canal Welland, à savoir le réaligement des murs des écluses, l'amélioration du mécanisme et son remplacement au fur et à mesure. On procède également à l'heure actuelle à l'élargissement d'une partie du canal. D'autres secteurs et d'autres écluses font aussi l'objet d'une étude pour déterminer s'il y a lieu de procéder à un élargissement ou un réaligement pour faciliter le passage des navires le long du canal.

Il est aussi question, à moyenne échéance, d'adopter une nouvelle technique à laquelle travaille depuis quelque temps l'administration de la voie maritime. Il s'agit d'un genre de véhicule de conception toute nouvelle qu'on appelle «dérivateur marin» ou «hippocampe de trait», et qui aura un rôle très important, celui d'accélérer le passage des navires dans les écluses. Des prototypes sont à l'essai depuis deux ans à l'aide de navires affrétés du genre de ceux qui naviguent dans les Grands lacs et l'administration doit, en 1981, aborder une nouvelle phase du projet laquelle comporte d'autres difficultés importantes sur le plan technologique.

A moyen terme encore, l'administration de la voie maritime examine d'autres possibilités dont le coût pourrait être plus considérable, notamment même le jumelage des écluses à un ou deux endroits et diverses dépenses d'immobilisation devant faire augmenter le nombre des ouvertures d'écluse.

Dans l'ensemble de l'Administration du transport maritime, nous étudions également la possibilité de prolonger la saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent. A cet égard, la Garde côtière canadienne et le Centre de développement des transports, en collaboration avec l'industrie canadienne, étudient quels seraient les systèmes de navigation nécessaires pour que le transport des marchandises en période de visibilité réduite soit rentable. Nous tentons aussi de déterminer quels types de brise-glace il faudrait si la saison était prolongée.

Pour sa part, l'administration de la voie maritime examine divers processus de traitement de la glace, dont l'inondation des écluses et l'installation d'équipements devant servir à cette inondation, et même une méthode pour éviter que l'eau ne gèle, ce qui constitue un moyen de traiter la glace si la saison était prolongée.

Sans compter, dans une échéance lointaine, selon ce que deviendra le trafic, que nous pourrions devoir envisager des immobilisations beaucoup plus considérables. Les administrations canadienne et américaine de la voie maritime du Saint-Laurent collaborent, avec le ministère des Transports, à la mise au point d'une étude sur la demande au cours des vingt prochaines années en fait de transport le long de la voie maritime. Ce sera la première fois que les Canadiens et les

[Text]

by the projections of cargo flows through the Seaway that we are facing a substantial volume of traffic to be moved and a lack of capacity to move it, we hope that study will form the basis or the justification for whatever future investments might have to be made in the Seaway to accommodate the traffic demands.

Mr. McRae: Mr. Sinclair, when will this study be done, when will it be ready? When will it be started and when would you expect it to be ready? It seems to me that we need that data fairly quickly if we are going to have a substantive shift, because we are talking right now in terms of grain in three or four years and a very large increase over that period of time.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the terms of the study have been agreed to, tenders have been called and the two Seaway Authorities are in the process of selecting a contractor for the study. We hope that a contract award could be made before the end of this calendar year and we anticipate the study would take somewhere between 12 and 18 months to complete.

Mr. McRae: So we are talking about mid 1982 or so. Then we would then have a pretty good idea where we stand.

There was also some evidence that there were some limits to movement out of Thunder Bay at this stage of the game, not limits that cannot be solved, and I take it that one of them was the fact that there is not enough lakeshipper tonnage. What is happening with that? Also, can that be substantially increased without upsetting the two-way movement idea, the idea that you move ore west and grain east? If we do increase the number of ships is it going to be a more costly proposition in terms of movement because of this two-area limit?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the two-way movement has already been upset by reason of the decline and the depression of the U.S. steel industry, and iron ore movements westward through the Seaway system this year have been substantially reduced. So that problem is already with us.

However, there is going to be a very substantial imbalance of traffic in the Seaway if the forecast of Canadian and U.S. grain movements, to which you referred to earlier, are in fact accurate. That being so, and I think they are substantially accurate, we are going to be facing an imbalance of movement. If the shipping capacity is going to be there to address that kind of problem, then I think transportation rates will have to rise to reflect an adequate economic return to the companies which would be investing their money in these ships.

• 1250

The Chairman: Final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: The final one, yes. While it is not your side of it, the surface side of it, it is all our common interest to make sure that we are as efficient as possible. Are you satisfied, because Mr. Horner apparently was not satisfied, that everything is being done that can make the efficient transmovement

[Translation]

Américains travaillent à un même ensemble de données. Si l'étude devait démontrer au moyen des prévisions sur le mouvement des marchandises dans la voie maritime qu'il faut s'attendre à une importante augmentation du trafic que nous ne serions pas en mesure d'affronter, nous espérons que cette étude servira à fonder ou à justifier les immobilisations éventuelles pour répondre à la demande de navigation dans la voie maritime.

M. McRae: Quand l'étude va-t-elle s'effectuer et quand sera-t-elle terminée, monsieur Sinclair? Quand va-t-elle débiter et quand sera-t-elle prête, pensez-vous? Il me semble que nous aurons besoin très rapidement de ces données s'il faut prendre des mesures significatives, parce que nous parlons déjà d'un accroissement très considérable du volume des céréales d'ici trois ou quatre ans.

M. Sinclair: Monsieur le président, le mandat en a été fixé, les appels d'offre ont eu lieu et les deux administrations s'occupent de choisir l'entreprise qui va la réaliser. Nous espérons que le contrat sera accordé avant la fin de la présente année civile et nous nous attendons à ce que l'étude prenne entre 12 et 18 mois.

M. McRae: Ce qui nous amène vers le milieu de 1982. Nous aurions alors une assez bonne idée de la conjoncture.

Il a été également démontré qu'il y avait actuellement des limites à la navigation à Thunder Bay, bien que le problème ne soit pas insoluble, l'une de ces limites étant que le tonnage des navires qui fréquentent les Grands lacs n'est pas suffisant. Que se passe-t-il à ce sujet? Peut-on l'accroître fortement sans nuire à l'idée du mouvement dans les deux sens, à savoir le transport de minerai vers l'ouest et le transport de céréales vers l'est? Si nous augmentions le nombre de navires, serait-ce une proposition plus coûteuse étant donné la limite touchant la navigation dans les deux sens.

M. Sinclair: Monsieur le président, la navigation dans les deux sens est déjà perturbée en raison du déclin et de la dépression de l'industrie américaine de l'acier, de sorte que le transport de minerai de fer vers l'ouest sur la voie maritime a considérablement diminué au cours de l'année. Donc, ce problème, nous l'avons déjà.

Il y aura cependant un énorme déséquilibre de la navigation dans la voie maritime si les prévisions du Canada et des États-Unis auxquelles vous avez fait allusion quant au transport des céréales s'avèrent justes. Si elles le sont, comme je le pense, essentiellement, nous aurons un déséquilibre. S'il faut résoudre le problème en augmentant le tonnage, il faudra alors, je pense bien, hausser les tarifs de transport afin que le commerce devienne rentable pour les armateurs qui auront investi de l'argent dans ces navires.

Le président: Votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Oui, ma dernière. Même si cela ne relève pas de vous, la question du transport en surface, il y va de notre intérêt à tous de s'assurer que nous sommes aussi efficaces que possible. Croyez-vous que tout est fait, parce que M. Horner ne semble pas de cet avis, pour réaliser le transbordement

[Texte]

exchange of grain from railways to the ships in Thunder Bay, that there are not some railway infrastructure things that must concern you and everyone else in terms of the operation at Thunder Bay? You do not have to answer this one because it may not be in your jurisdiction, but there it is.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not mind answering the question because I think it is a well-known fact that a lot of people associated with maritime transportation feel that great improvements could be made in the methods of handling grain to the ship's hold. I am sure the hon. member is quite aware that from time to time ships have to move from three to ten times at Thunder Bay to complete their loadings, so we are most interested in seeing whatever kind of improvements in the handling systems can be arrived at, and improvements in the grain marketing system that would enable a more efficient and rapid loading of vessels at Thunder Bay.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Finally, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am very pleased to listen to the proposals of the Department of Transport, but it never ceases to amaze me that it seems to be very, very difficult to get anybody to think very seriously of the Maritimes in general and New Brunswick in particular. I hope you share that interest. First I would like to ask whoever may have the answer what is the cost of the proposed dredging at Gros Cacouna?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the rough estimate of dredging costs at Gros Cacouna at the present time are to the order of about \$6.9 million.

Mr. McCain: Then what about the article that appeared in that magazine that discusses marine transport and so on which said that it was \$30 million to \$40 million?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am unaware of the article the member refers to and I am certainly not acquainted with the figure of \$30 million to \$40 million. The Department of Transport has no plans or no considerations with respect to investing that kind of money in dredging at Gros Cacouna.

Mr. McCain: If the LNG vessels are to come in there, does that change the picture, and if so, to what extent?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no that does not change the picture because the proposed siting of any LNG port would be in the area of deep water. In several locations it would be possible in the area just outside the present harbour of Gros Cacouna, so I do not anticipate a dredging requirement at this time for the LNG vessels.

Mr. McCain: Would that be picked up by the transporters of the LNG, or is that something that would be the responsibility of the department?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, because there have been no definite decisions with respect to the siting of the LNG port, I

[Traduction]

efficace des céréales des trains aux navires, à Thunder Bay. Ne pensez-vous pas que vous devriez vous intéresser, vous et d'autres personnes, à l'infrastructure ferroviaire en ce qui touche les opérations à Thunder Bay? Il n'est pas nécessaire que vous répondiez parce que ce n'est pas de votre compétence, mais la question est posée.

M. Sinclair: Cela ne me dérange pas d'y répondre, monsieur le président, puisque c'est bien connu qu'un grand nombre de ceux qui s'occupent du transport maritime sentent qu'il y a de grandes améliorations à apporter aux méthodes de tranbordement des céréales des trains aux navires. Le député n'est pas sans savoir qu'il arrive à des navires de devoir effectuer de trois jusqu'à dix déplacements, à Thunder Bay, afin de compléter leur chargement. Nous sommes donc vivement intéressés à toutes les améliorations qui pourraient se faire aux méthodes de traitement de même qu'aux améliorations dans les méthodes de commercialisation des céréales qui pourraient permettre un chargement plus efficace et plus rapide des navires à Thunder Bay.

Le président: Merci, monsieur McRae. Et enfin, monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, il me fait grandement plaisir d'entendre les propositions du ministère des Transports, mais je suis toujours étonné de voir combien il est difficile d'intéresser véritablement quelqu'un à la situation dans les provinces maritimes en général et au Nouveau-Brunswick en particulier. J'espère que vous partagez cet intérêt. Je demanderai d'abord à quiconque peut me répondre de me dire combien coûtera le dragage prévu à Gros Cacouna?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, en gros on estime actuellement que le coût du dragage à Gros Cacouna sera de l'ordre de 6,9 millions de dollars.

M. McCain: Comment se fait-il alors que dans un article dans cette revue qui parle de transport maritime et ainsi de suite, il soit question de 30 ou 40 millions de dollars?

M. Sinclair: Je ne suis pas au courant, monsieur le président, de l'article dont parle le député et le montant de 30 ou 40 millions de dollars ne m'est certainement pas familier. Le ministère des Transports ne prévoit et n'entend aucunement investir une telle somme en ce qui a trait au dragage à Gros Cacouna.

M. McCain: Si les navires transportant le gaz naturel liquéfié devaient s'y rendre, la situation serait-elle différente, et dans quelle mesure?

M. Sinclair: Non, cela ne changerait pas la situation, parce que le port destiné au gaz naturel liquéfié devra être en eau profonde. La chose serait possible en plusieurs endroits à proximité du port actuel de Gros Cacouna, et il n'est donc pas question pour l'instant de besoins en fait de dragage pour les navires transportant le gaz naturel liquéfié.

M. McCain: Cela relèverait-il des transporteurs ou est-ce que le ministère s'en charger?

M. Sinclair: Monsieur le président, comme aucune décision n'a été arrêtée relativement à l'emplacement du port pour le

[Text]

am really unable to respond to the question with any degree of accuracy at all.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in connection with the amount of money, as pointed out by the member for Thunder Bay-Atikokan, and with respect to the Seaway, I am rather disappointed to find that I can discern no specific item in this budget or these estimates which would indicate that the \$10 million initially intended for the expansion of the Saint John Shipbuilding and Dry Dock is presently in place.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, any investment in the shipbuilding facilities in Saint John would be done through the estimates of the Department of Industry, Trade and Commerce, not through our own.

Mr. McCain: Certainly the division of responsibilities have been so thoroughly accomplished that it is very difficult to trace anything down. Would the chairman of the National Harbours Board have any news to give us on that? Do they anticipate that there will be any conflict with the Harbours Board in any way in that expansion? Do they have any problems, or are they in negotiation with those items in respect of the shipyard expansion that would relate to the National Harbours Board?

Mr. Franche: Mr. Chairman, we are not in negotiations with the expansion of the shipyard. As Mr. Sinclair referred to, that decision will come from another department, and we have no conflict with that.

• 1255

Mr. McCain: But you own the land approaching the place, sir. The ground, the water lots, and in an expansion of the area of the Port of Saint John I do not believe they can pass over your land until they have had negotiations with you, nor can they in any way infringe upon your lands without negotiation with you, unless those deeds in that area are entirely different than most deeds along the coast.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I think as a general statement, yes, we own the water lots. Quite correct. I would presume that also in that area we own the water lots. If I recall the master plan that was developed, I do not think there is a conflict if they were to expand in that area. But the area where I remember the concept they were to, I think, lengthen the drydock through excavation in rock and place the rock elsewhere. At some stage it was a concept to that effect and with which we had no problems if they were to create land over an area of the water lots, but the drydock itself is not a responsibility of the National Harbours Board. They own the land where the drydock is and where the rock excavation was to be done; it was only where they were going to place that excavated rock. If I recall, there was no difficulty with the master plan. I cannot recall the name of the bay. There is a point of land in that area across . . .

Mr. McCain: Courtney Bay?

Mr. Franche: Yes, Courtney Bay. Then it goes to a little point of land, something head.

Mr. McCain: Red Head.

[Translation]

gaz naturel liquéfié, je ne suis pas en mesure d'apporter des précisions.

M. McCain: Monsieur le président, en rapport avec les dépenses prévues, comme le faisait remarquer le député de Thunder Bay-Atikokan par rapport à la voie maritime, je suis plutôt déçu de voir qu'on ne peut discerner aucun article précis dans les prévisions à l'étude qui nous indiquerait que les 10 millions de dollars qui devaient être destinés à l'expansion du chantier naval de Saint-Jean ont été prévus.

M. Sinclair: Monsieur le président, les crédits consentis au chantier naval de Saint-Jean se trouveraient dans le budget de dépenses du ministère de l'Industrie et du Commerce et non dans le nôtre.

M. McCain: Les responsabilités ont été tellement bien réparties qu'il est difficile de trouver quoi que ce soit. Le président du Conseil des ports nationaux aurait-il des nouvelles à nous donner à ce sujet? Le Conseil prévoit-il un conflit quelconque en ce qui concerne cette expansion? Y a-t-il des difficultés ou encore des négociations au sujet des aspects de l'expansion du chantier qui pourraient toucher le Conseil des ports nationaux?

M. Franche: Nous ne poursuivons pas de négociations au sujet de l'expansion du Chantier. Comme l'a précisé M. Sinclair, la décision viendra d'un autre ministère et nous n'avons aucun conflit.

M. McCain: Mais le terrain environnant vous appartient, monsieur. Les emplacements terrestres et fluviaux vous appartiennent et je ne pense pas que pour les travaux d'expansion du port de Saint-Jean on puisse empiéter sur votre terrain sans qu'il y ait des négociations, ni qu'on puisse le franchir sans négocier avec vous, à moins que les choses se passent là-bas différemment d'ailleurs sur la côte.

M. Franche: Monsieur le président, nous sommes en effet, de façon générale, propriétaire des emplacements fluviaux. Et pour être juste, je pense que nous sommes aussi propriétaire dans cette région. Si je me rappelle bien le plan directeur, je ne crois pas qu'il y ait de conflit s'il devait y avoir une expansion dans cette région. Il s'agissait, si je me souviens bien, d'agrandir le bassin de carénage en creusant le roc et en transportant la pierre ailleurs. A une certaine étape, c'est ce qu'on entendait faire et nous ne voyions aucun problème à ce qu'on construise sur une superficie fluviale, mais le chantier lui-même ne touche pas le Conseil des ports nationaux. Ils sont les propriétaires fonciers de l'endroit où se trouve le bassin de carénage et où devaient se faire les travaux d'excavation; il ne restait que l'endroit où déposer la pierre. Si je me rappelle bien, le plan directeur ne posait aucune difficulté. Je ne me souviens pas du nom de la baie. Il y a une pointe de terre dans cette région . . .

M. McCain: La baie de Courtney?

M. Franche: Oui, la baie de Courtney. Ensuite il y a une petite pointe de terre, quelque chose avec «head».

M. McCain: Red Head.

[Texte]

Mr. Franche: The area where the excavation was to occur does not belong to the National Harbours Board, it belongs to the drydock.

Mr. McCain: What progress has been made with the movement of the rock, then? If I may say so, Mr. Chairman, both witnesses seem to have an element of knowledge of the proposal in respect to the moving of rock and its placement. What progress has been made with that, if any?

The Chairman: Who wants to take that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the subject matter of the placement of rock has not come up in recent months. At the time it came up before, the drydock proposed to put it in a place that gave us absolutely no problem. I think some of it was on land already owned by the Irving interests. So there is nothing, to my knowledge, in the expansion of the Saint John drydock that creates any conflict. As a matter of fact, from a ports standpoint we would be quite happy to see any expansion of that drydock because any enhancement of particularly ship repair facilities is a definite asset to any port.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to point out one thing. Mr. Sinclair, in his remarks in respect to the 40:40:20 in the United States, deleted the fact that there is an element of subsidy supplied by the United States to those companies that participate in the 40:40:20 thing and perhaps that was one of the bones of contention in respect to a comparable deal for Canada under earlier proposed legislation and marine code structures. It may still be necessary if we are to have a merchant marine.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would like to respond to that because I do not believe that is an accurate statement. The 40:40:20 has nothing to do with U.S. subsidies. As a matter of fact, it is the official position of the U.S. government that they do not subscribe to the code of conduct for liner conferences and do not subscribe to the 40:40:20 split. There are construction differential subsidies in the United States which are available in much the same fashion as subsidies are available in Canada for shipbuilding. In addition, there is an operating differential subsidy in the United States to assist U.S. merchant ships that are constructed in the United States to compete in international commerce, but that has nothing to do at all with the code of conduct for liner conferences or the 40:40:20 split on which the United States has taken an official position in opposition.

Mr. McCain: Yes, but you mentioned the Jones Act, and it is under the Jones Act that ship construction and subsidy for operation is legislated, is it not?

• 1300

Mr. Sinclair: The Jones Act is related to the coasting trade of the United States and, in addition to a restriction of that trade to United States vessels, primarily provides an element of vessel financing to U.S. owners who participate in that kind of trade.

[Traduction]

M. Franche: La région où devaient se faire les travaux d'excavation n'appartient pas au Conseil des ports nationaux, elle appartient au chantier.

M. McCain: Qu'en est-il alors du déplacement de la pierre? Il me semble, monsieur le président, que les deux témoins ont l'air de connaître partiellement le projet pour ce qui est du déplacement de la pierre et du lieu où elle sera charroyée. Y a-t-il du nouveau à ce sujet?

Le président: Qui veut répondre?

M. Sinclair: La question de l'endroit où la pierre sera charroyée n'a pas été soulevée ces derniers mois. Lorsque nous en avons discuté, le chantier proposait un endroit qui ne nous dérangeait pas du tout. Je pense que c'était en partie sur du terrain appartenant à la société Irving. Donc en ce qui a trait au bassin de carrénage de Saint-Jean et à son expansion, il n'y a rien à ma connaissance qui puisse provoquer un conflit. D'ailleurs, du point de vue du Conseil, nous serions très heureux que le bassin de carrénage soit agrandi, parce que toute amélioration, en particulier pour ce qui est des installations de réparation des navires, constitue très certainement un atout pour un port.

M. McCain: Monsieur le président, il y a une chose que j'aimerais souligner. Quand M. Sinclair a parlé de la formule 40:40:20 aux États-Unis, il a passé sous silence le fait que les États-Unis accordent des subventions aux entreprises qui adhèrent à la formule, ce qui était peut-être la pomme de discorde relativement à la possibilité que le Canada fasse une offre semblable dans le cadre du texte de loi qui avait été proposé et du fondement du code de la marine. Ce pourrait être toujours nécessaire si nous voulions avoir une marine marchande.

M. Sinclair: J'aimerais répondre à cela, monsieur le président, parce que je ne pense pas que l'affirmation est juste. La formule 40:40:20 n'a rien à voir avec les subventions des États-Unis. En fait, le gouvernement américain a officiellement décidé de ne pas souscrire au code de conduite des conférences des paquebots de grande ligne et il n'adhère pas à la formule 40:40:20. Il y a des subventions marginales à la construction de disponibles aux États-Unis un peu de la même manière que le Canada en offre à l'industrie de la construction navale. Il existe en outre aux États-Unis des subventions marginales à l'exploitation pour aider les navires marchands américains construits aux États-Unis à faire concurrence en matière de commerce international, mais cela n'a rien à voir avec le code de conduite des conférences des paquebots de grande ligne ni avec la formule de partage 40:40:20, contre lesquels les États-Unis se sont officiellement prononcés.

M. McCain: Oui, mais vous avez mentionné la loi Jones et c'est en vertu de cette loi que sont régies les subventions à la construction et à l'exploitation, n'est-ce pas?

M. Sinclair: La loi Jones a trait au commerce côtier des États-Unis et, en plus de restreindre ce commerce aux bâtiments américains, elle procure un élément de financement aux armateurs qui s'adonnent à ce genre de commerce.

[Text]

Mr. McCain: That is right.

The Chairman: Your last question, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask the witnesses, either or both, because they seem to both be involved, if they are optimistic about the development of the Saint John shipyard which would be an industry which would not be, if it were expanded, in competition with any other shipyard presently in Canada. It might in the foreseeable future be in competition with another Atlantic shipyard, but basically what they are proposing is virtually beyond the capacity of existing shipyards anywhere in Canada. Are they pushing for its development as public servants? Do they favour its development? I know it is a matter of policy, and I am putting you in a bit of an embarrassing position, but I would like to ask if you could give us a report from your knowledge of the situation as it is. I will get to IT&C later.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the first phase of the expansion of the Saint John drydock, which was presented to government approximately a year and a half ago, involved merely the lengthening of the drydock and some widening of it to accommodate more vessels at the same time. We in Transport were quite sympathetic with that kind of proposal because it enhanced the ship repairing facilities at the Saint John drydock. I believe you are referring to what is described loosely as a later phase of the expansion of the Saint John drydock to be able to construct super tankers or LNG cargo vessels which would operate into the Canadian Arctic, and up to this point in time no position has been taken on that matter.

Mr. McCain: Any comment from the chairman of the Harbours Board?

Mr. Franche: Mr. Chairman, the only comment is on the ship-repairing side again. We are supportive of it but nothing beyond that. The question of building for LNG in the second phase is really totally out of our area of responsibility, but we are quite pleased to see more development in every port for the maritime industry.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. McCain. I just want to point out to members of the committee that I am calling a meeting of the subcommittee for 9.30 Thursday morning.

Mr. Bockstael: Is it not 3 p.m. Thursday?

The Chairman: The subcommittee. Our next meeting will be on November 6 when the Minister of Transport will be appearing before the Committee on Vote 1. The Committee is adjourned until that date. Thank you, gentlemen.

[Translation]

M. McCain: C'est juste.

Le président: Votre dernière question, monsieur McCain.

M. McCain: Je m'adresse, monsieur le président, à l'un ou l'autre des témoins ou à tous les deux, puisqu'ils semblent tous les deux être en cause, pour leur demander s'ils sont optimistes au sujet du développement du chantier maritime de Saint-Jean, une industrie laquelle, si elle devait prendre de l'expansion, ne ferait concurrence à aucun autre chantier maritime en existence au Canada. Il se pourrait que dans un avenir prévisible il fasse concurrence à un autre chantier de l'Atlantique, mais ce qu'on y propose, essentiellement, se trouve presque à dépasser tout autre chantier maritime existant au Canada. A titre de fonctionnaires, est-ce qu'ils souhaitent son développement? Est-ce qu'ils le favorisent? Je sais que la question est de nature politique et que je vous mets quelque peu dans l'embaras, mais j'aimerais vous demander si vous pouvez nous faire rapport sur la situation, dans l'état de vos connaissances. Je m'adresserai par après au ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la première phase du projet d'expansion du bassin de carénage de Saint-Jean, présentée au gouvernement il y a environ un an et demi, comportait tout juste le prolongement du bassin et un élargissement pour y accueillir un plus grand nombre de navires à la fois. Au ministère des Transports, nous étions bien d'accord avec ce genre de projet parce qu'il allait permettre d'améliorer les installations de carénage au chantier de Saint-Jean. Ce à quoi vous faites allusion, je pense, c'est ce qui est plus ou moins décrit en tant que phase ultérieure de l'expansion du bassin qui permettrait au chantier maritime de Saint-Jean de construire des super pétroliers ou des cargos pour le transport du gaz naturel liquéfié de l'Arctique, et jusqu'ici aucune position n'a été adoptée à ce sujet.

M. McCain: Le président du Conseil des ports nationaux a-t-il quelque chose à ajouter?

M. Franche: Seulement pour ce qui est du carénage, monsieur le président. Jusque-là nous appuyons le projet. Quant à la construction de navires pour le transport du gaz naturel liquéfié, dans la seconde phase, cela ne relève pas du tout de notre compétence, mais que les chantiers maritimes prennent de l'expansion, cela nous fait toujours plaisir.

Le président: Merci à vous et à monsieur McCain. Je rappelle aux membres du comité la tenue d'une séance du sous-comité à 9 h 30 jeudi matin.

M. Bockstael: Ce n'est pas plutôt à 15 heures jeudi?

Le président: Le sous-comité. Notre prochaine séance aura lieu le 6 novembre, alors que nous recevrons le ministre des Transports au sujet du crédit 1. La séance est levée. Je vous remercie messieurs.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre Franche, Chairman.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. Ronald Quail, Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard.

Du Conseil des Ports nationaux:

M. Pierre Franche, président.

Du ministère des Transports:

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du Transport maritime;

M. Ronald Quail, commissaire-adjoint, Garde côtière canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, November 6, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le jeudi 6 novembre 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1980-81
Vote 1—Departmental Administration
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1980-1981
Crédit 1—Programme de l'administration
centrale sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Althouse	Ellis
Benjamin	Fisher
Bockstael	Forrestall
Deniger	Gourd
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Harquail	McDermid
Jelinek	McRae
Mazankowski	Penner
Mayer	Penner
McCuish	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, November 4, 1980:

Mr. Benjamin replaced Mrs. Mitchell.

On Thursday, November 6, 1980:

Mr. McCuish replaced Mr. Crosby (*Halifax West*);

Mr. Althouse replaced Mr. Skelly;

Mr. Ellis replaced Mr. McCain;

Mr. Jelinek replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Fisher replaced Mr. Portelance.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 4 novembre 1980:

M. Benjamin remplace M^{me} Mitchell.

Le jeudi 6 novembre 1980:

M. McCuish remplace M. Crosby (*Halifax-Ouest*);

M. Althouse remplace M. Skelly;

M. Ellis remplace M. McCain;

M. Jelinek remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Fisher remplace M. Portelance.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 6, 1980
(21)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, the chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Althouse, Benjamin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Jelinek, Mazankowski, Mayer, McCuish, McDermid, McRae, Penner and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated April 30, 1980, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 5, 1980, Issue No. 3.*)

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

By unanimous consent, the chairman presented the SIXTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, November 6, 1980 to plan its future business.

The Committee agreed to make the following recommendations:

1. That Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981, be considered on the following days:

THURSDAY, NOVEMBER 13, 1980
at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Vote 110b—

Canadian Transport Commission—Contributions

TUESDAY, NOVEMBER 18, 1980
at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Vote 90b—

Payments to VIA Rail Canada Inc. . . .

THURSDAY, NOVEMBER 20, 1980
at 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

Votes 10b, 16b, 17b, L40b—

Department, Marine Transportation Program

Votes 55b and 65b—

Department Air Transportation Program

Votes 75b, 90b and 91b—

Department Surface Transportation Program

The Minister of Transport and his officials be invited to appear on that day.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 NOVEMBRE 1980
(21)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Althouse, Benjamin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Jelinek, Mazankowski, Mayer, McCuish, McDermid, McRae, Penner et Turner.

Comparait: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 30 avril 1980 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 5 juin 1980, Fascicule n° 3.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Du consentement unanime, le président présente le SIXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure qui se lit comme suit:

Votre sous-comité s'est réuni le jeudi 6 novembre 1980 pour mettre au point le calendrier de ses futurs travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que l'étude du budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, ait lieu aux dates suivantes:

LE JEUDI 13 NOVEMBRE 1980
à 9 h 30, 11 heures et 15 h 30

Crédit 110b—

Commission canadienne des transports—Contributions

LE MARDI 18 NOVEMBRE 1980
à 9 h 30, 11 heures et 15 h 30

Crédit 90b—

Paiements à VIA Rail Canada Inc. . . .

LE JEUDI 20 NOVEMBRE 1980
à 9 h 30, 11 heures et 15 h 30

Crédits 10b, 16b, 17b et L40b—

Ministère, Programme des transports par eau

Crédits 55b et 65b—

Ministère, Programme des transports aériens

Crédits 75b, 90b et 91b—

Ministère, Programme des transports de surface

Que le ministre des Transports et ses hauts fonctionnaires soient invités à comparaître ce jour-là.

2. That the Chairman be authorized to schedule meetings on Supplementary Estimates (B) 1980-81 on November 26 and 27, if so required.

3. That the Annual Reports of Air Canada (1979) and Canadian National Railways (1979) be considered during the month of December 1980.

4. That a meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure be called for Wednesday, November 26, 1980 at 3:30 p.m.

On motion of Mr. Dionne (*Chicoutimi*), seconded by Mr. Forrestall, the SIXTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

On motion of Mr. Forrestall, seconded by Mr. Dionne (*Chicoutimi*), *it was agreed*,—That Summaries of the recommendations made to the Committee during the visit of the Committee to Eastern Canada from September 8 to 12, 1980 and to Western Canada from September 22 to 26, 1980, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-9" and Appendix "TRPT-10".)

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 6:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, November 13, 1980.

2. Que le président puisse fixer d'autres réunions pour les 26 et 27 novembre, au besoin, pour poursuivre l'examen du budget supplémentaire (B).

3. Que l'étude des rapports annuels d'Air Canada et des Chemins de fer nationaux du Canada ait lieu durant le mois de décembre 1980.

4. Que le sous-comité du programme et de la procédure soit convoqué pour le mercredi 26 novembre 1980 à 15 h 30.

Sur la motion de M. Dionne (*Chicoutimi*), appuyé par M. Forrestall, le SIXIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Sur la motion de M. Forrestall, appuyé par M. Dionne (*Chicoutimi*), *il est convenu*,—Que le résumé des recommandations présentées au Comité au cours de la visite du Comité dans l'Est du Canada du 8 au 12 septembre 1980 et dans l'Ouest canadien du 22 au 26 septembre 1980, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-9» et Appendice «TRPT-10».)

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 13 novembre 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 6, 1980

• 1531

[Texte]

The Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1981.

I might point out to the members of the committee that we do have a subcommittee report to consider and I will come back to that a little later in the meeting, if that is agreeable to the members of the committee.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. We shall resume consideration of Vote 1, Department Administration program under Transport. You will find this vote listed in your blue book, pages 30-4 to 30-17.

TRANSPORT

A—Department-Departmental Administration Program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$59,298,800

The Chairman: This afternoon it is my pleasure to welcome to our committee the hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, who does not need any long introduction to members of this Committee, I am sure.

Mr. Minister, do you have an opening statement to make?

L'honorable Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): D'abord, merci de votre sympathique accueil, monsieur le président. Je veux vous présenter nos quatre fonctionnaires principaux ici présents; à ma droite, mon sous-ministre, M. Arthur Kroeger et ensuite, les trois chefs des administrations dans mon ministère. Pour l'air, M. Walter McLeish; pour la surface, M. Robert Giroux, et pour le transport maritime, M. Gordon Sinclair.

J'ai quatre ou cinq minutes, peut-être moins que cela, en guise d'introduction, monsieur le président, si vous me le permettez.

Le président: Oui, monsieur.

M. Pepin: Une petite introduction un peu personnelle... Je suis d'abord heureux que les membres du Comité aient eu l'occasion de voyager à l'Ouest et à l'Est, durant les derniers mois de l'été. J'espère que cette expérience de démocratie de participation se répètera et pour ma part, je vous encourage plutôt à continuer dans cette voie. Le ministre ne devrait pas être le seul à recevoir des sollicitations et à recevoir aussi des plaintes. Des commentaires, des plaintes, des demandes, vous en avez reçus ai-je pu constater, en quantité considérable. On vous a dit l'aéroport est tout à fait inadéquat, la piste est trop courte, l'aérogare a l'air d'une grange, le prix du stationnement est exorbitant, il nous faut une tour de contrôle, il faut plus de contrôleurs, un service douanier s'impose, on vous a dit tout cela n'est-ce pas... ? On vous a dit également notre port

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 novembre 1980

[Traduction]

Le président: Nous reprenons notre ordre de renvoi relatif à l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Je signale aux membres du comité que nous devons adopter le rapport du sous-comité. Avec votre permission, j'y reviendrai plus tard.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Nous reprenons l'étude du crédit 1, programme d'administration, sous la rubrique Transports. Ce crédit se trouve à la page 35 du Livre bleu.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$59,298,800

Le président: J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, que vous connaissez tous.

Avez-vous une déclaration préliminaire à faire, monsieur le ministre?

The Honourable Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I would first like to thank you for your warm welcome, Mr. Chairman. I would like to introduce the four officials who are here: on my right my Deputy Minister, Mr. Arthur Kroeger and the heads of our three administrations. For the Air Transportation Administration, Mr. Walter McLeish; for the Surface Transport Administration, Mr. Robert Giroux; and for the Marine Transportation Administration, Mr. Gordon Sinclair.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to spend four or five minutes on an opening statement.

The Chairman: Yes.

Mr. Pepin: I would first like to make a personal comment. I am pleased that the members of the committee had the opportunity to travel to the west and to the east during the last few months of the summer. I hope that this experiment in participatory democracy will be repeated and I encourage you to continue along these lines. The minister should not be the only one to receive representations and complaints. I noted that you received a considerable number of comments, complaints and representations. You were told that the airport was inadequate, the landing strip was too short, the airport looked like a barn, parking rates were exorbitant, a control tower was needed, more controllers were needed, and a Customs service were needed. You were told all of these things, were you not? Some people told you that their harbour would develop tre-

[Text]

connaîtrait un progrès énorme si ses... je n'emploie pas le mot, à Ottawa, comprenaient un peu mieux l'importance de notre région. Il nous faut un quai, il nous faut des traversiers, il nous faut des brise-glaces et surtout, il nous faut beaucoup plus d'autonomie dans la prise de décisions. On vous a dit, la voie-fermée est essentielle ici, nous manquons de wagons pour nos patates, pour notre graine de colza on néglige la sécurité, les horaires de VIA sont idiots. Nous passons devant les plus beaux paysages... en pleine nuit! On vous a dit tout cela, et on me l'a dit à moi aussi. Comment réagir devant ces plaintes et ces demandes? On peut conclure que notre système de transport est tout à fait inadéquat, et se décourager et se mettre à hurler. On peut aussi conclure que les attentes des gens seront toujours insatiables, et que, à ce moment-là, la seule chose à faire, c'est de «relaxer». Mais on peut aussi décider de tenir compte des réalités, particulièrement des réalités budgétaires, chercher à choisir le mieux possible ses priorités, et pousser le plus fort qu'on peut avec énergie et persévérance pour résoudre des cas particuliers, et pour améliorer les politiques générales. C'est, je pense, votre attitude, ici dans ce Comité, et c'est sûrement la mienne.

• 1535

Alors, au cours de l'été, moi aussi, j'ai poussé sur des cas particuliers, comme par exemple, la solution des problèmes des ports de la côte de l'ouest, n'est-ce pas? Mes collègues savent que les problèmes que nous avions, il y a trois ou quatre mois, à Prince-Rupert, à Roberts Bank, ces problèmes-là ont été résolus maintenant. Et pour ces ports de la côte ouest, les projets sont maintenant en voie de réalisation. Le terminal 2, à Halifax, a maintenant un opérateur. Le projet d'une section pour la potasse à Saint-Jean, le Nouveau-Brunswick, est devant le Conseil du Trésor. Je vous donne ces exemples-là pour montrer quand même qu'il y a des progrès qui se font... On achève maintenant la négociation sur la restauration des trains de banlieues à Montréal; la relocalisation des voies du CN à Regina est devant le Conseil du Trésor également.

J'ai poussé aussi sur l'amélioration des politiques... Celles du tarif de la passe du Nid-de-corbeau est présentement dans «le pipe-line décisionnel du Cabinet». La politique des ports, j'espère, va y entrer bientôt également. Nous faisons des efforts également du côté de la politique des transports à Terre-Neuve, dans les provinces maritimes, en général, où nous essayons de faire accepter les idées d'enveloppes et de «trade offs».

Je vous dis tout cela, monsieur le président, pour exprimer ma conviction que certains progrès se font, certains succès, même, ont été réalisés. Je suis bien conscient qu'il reste beaucoup à faire et je vais travailler avec vous à réaliser le plus grand nombre de ces projets et améliorer le plus grand nombre de ces politiques possibles.

Alors, maintenant, discutons de tout cela, si vous voulez bien.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

Before we move to questioning, I see a quorum; therefore, we will deal briefly with the Sixth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which has been distributed to members.

(See *Minutes of Proceedings*)

[Translation]

mendously if those... I will not use the word, in Ottawa were more aware of the importance of the region. We need docking facilities, we need ferries, we need ice breakers and, most of all, we need more decision-making power. You were told that the railway is a necessity in certain areas, that rail cars were needed to transport potatoes and rapeseed. You were told that trains are not safe enough and that VIA's schedules are ridiculous. You go through the more scenic parts of the country in the middle of the night. You were told all of this, and so was I. How should we react to these complaints and demands? We could conclude that our transportation system is completely inadequate. We could get discouraged and scream and yell. We could also conclude that people are never satisfied and that we should relax. But we could also decide to face the facts, particularly the budgetary facts, try to choose our priorities as carefully as possible, and push as hard as we can with energy and perseverance to solve the specific problems and improve general policy. I think that that is your attitude, here in the Committee, and it is certainly mine.

Over the summer, I tried to deal with specific problems, particularly that of west coast harbours. My colleagues know that the problems that we had three or four months ago at Prince Rupert and Roberts Bank have now been solved. East coast harbour projects are underway as well. Terminal 2, in Halifax, now has an operator. The potash section project in Saint John, New Brunswick, is now before Treasury Board. So progress is being made. We are completing negotiations so that commuter-train service can be restored in Montreal and the relocation of CN tracks in Regina is now before Treasury Board.

I also pushed for improvements in policy and the Crow rate policy is not in the Cabinet's "decision-making pipeline". I hope that the harbours policy will soon be before Cabinet as well. We are also working on a transportation policy for Newfoundland and the Maritime provinces in general, where we are promoting the idea of envelopes or tradeoffs.

All this to say, Mr. Chairman, that I am convinced that progress is being made and that we are enjoying a certain amount of success. I am well aware that there is a great deal left to be done and I intend to work with you to complete as many projects and improve as many policies as possible.

And how, if you like, we will discuss all of these things.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je vois que nous avons le quorum. Avant de passer aux questions je vais proposer l'adoption du Sixième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, dont vous avez reçu un exemplaire.

(Voir compte rendu)

[Texte]

Mr. Dionne (Chicoutimi): I move that the Sixth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

The Chairman: We have discussed in our subcommittee the practicality of appending the summaries of the recommendations made to the committee during the visit of the committee to eastern Canada, September 8 to September 12, and to western Canada, September 22 and September 26, to be printed as appendices to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Forrestall: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you.

We have had a brief overview from the minister with regard to the situation in Transport. I should remind all members that we had originally, in our subcommittee report, scheduled two meetings with the minister and then discovered that the minister could not be present tomorrow. So it was agreed that tomorrow's meeting should be cancelled and that today's meeting be prolonged a bit if necessary.

• 1540

I will now turn to the questioning of the minister and we will start with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the minister whether he and his officials have been able to examine the impact of the new field pricing formula on domestic carriers in international routes, particularly as it relates to the movement of iron ore and other commodities in the lake region and to coastal traffic. I did pursue this with the marine administrator, Mr. Sinclair, who said there had been a recommendation submitted to you for your consideration.

I think the long and short of it is that this will have a rather dramatic impact upon fuel prices and could very well affect the competitive position of our carriers and, indeed, of our products if we are moving to the United States, for example. The Dominion Marine Association has made a strong petition, I believe, to your department, and I am wondering whether you have had a chance to consider this. What position would you be taking on it? Are you aware, or were you aware, of the fact that there was an attempt to remove an obvious anomaly with respect to international carriers, and has it met with your blessing that such anomaly be at the expense of our domestic carriers?

Mr. Pepin: On both sides nobody will deny that it has an influence. As our friend, Mr. Mazankowski, says, there is a competitive advantage that is being lost there. On the air side I might observe, however, that this was an advantage that the Canadians had and that they will continue to have on the domestic side. Let us not forget that on the domestic side they will continue to have the advantage of cheaper fuel than others would have in other countries of the world. In some ways, if one wants to promote domestic travel one might even rejoice to a certain extent in that.

[Traduction]

M. Dionne (Chicoutimi): Je propose que le Sixième rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

La motion est adoptée.

Le président: Nous avons parlé, en sous-comité, de la possibilité d'annexer au compte rendu de la séance d'aujourd'hui la liste des recommandations faites au Comité pendant son voyage dans l'est du Canada, du 8 au 12 septembre, et dans l'Ouest, du 22 au 26 septembre.

M. Forrestall: Je le propose.

La motion est adoptée.

Le président: Merci.

Le ministre vient de nous donner un bref aperçu de l'état du secteur des transports. Je rappelle aux députés que le sous-comité avait prévu deux séances avec le ministre avant d'apprendre que le ministre ne peut pas venir demain. Nous avons donc convenu d'annuler la séance de demain et de prolonger celle d'aujourd'hui si nécessaire.

Nous allons maintenant passer aux questions et je donnerai la parole à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Je voudrais demander au ministre s'il a eu la possibilité d'analyser l'impact de la nouvelle formule de fixation des prix sur les transporteurs nationaux, en ce qui concerne les trajets internationaux, surtout pour ce qui est du transport du minerai de fer et d'autres produits de la région des Grands Lacs et des régions côtières. J'ai posé cette question à l'administrateur du transport maritime, M. Sinclair, qui m'a dit qu'une recommandation vous a été soumise.

Si je vous pose cette question, c'est parce qu'il s'agit d'un sujet très important, qui aura un impact considérable sur les prix du carburant et pourra donc affecter la compétitivité non seulement de nos transporteurs mais aussi de nos produits, s'ils sont destinés aux États-Unis. Je crois savoir que l'Association des transports maritimes du Canada a entrepris des démarches très fermes auprès de votre ministère, à ce sujet, et je me demande donc si vous avez eu la possibilité d'étudier cette nouvelle formule. Si oui, quelle est votre conclusion? Saviez-vous qu'il y avait eu une tentative d'élimination d'une anomalie évidente en ce qui concerne les transporteurs internationaux et est-ce avec votre accord que cette élimination se fait aux dépens des transporteurs nationaux?

M. Pepin: Évidemment, personne ne peut nier que cela a une influence. Comme l'indique notre ami, M. Mazankowski, cette décision aboutit à supprimer un certain avantage concurrentiel. Pour le transport aérien, je pourrais toutefois faire remarquer que cet avantage est maintenu, en ce qui concerne les lignes intérieures. N'oublions pas en effet que sur les lignes intérieures, les compagnies de transport bénéficient toujours d'un carburant moins cher que dans les autres pays. Quiconque souhaite la promotion des voyages nationaux ne peut que s'en réjouir, dans une certaine mesure.

[Text]

However, as Mr. Mazankowski says, on the international side there is a principle of nondiscrimination involved here, one which is consecrated in bilateral agreements with other countries of the world, so it is an advantage lost. Others might say contrarily, but I am told it will not affect tariffs at the international level. In other words, the Canadian traveller will not pay more because of it.

On the marine side, I am still in the hands of Mr. Sinclair. He promised the committee at the last meeting that he would be looking into that, discussing with Energy, Mines and Resources and, presumably, with Finance, fighting for the good cause; but he has not had time to do that yet. I presume he wants to add what sort of planning he has in mind.

Mr. Mazankowski: What is important here is if the minister is on the side of Mr. Sinclair in fighting for that so-called good cause.

Mr. Pepin: Yes, I am on the side all right.

Mr. Mazankowski: Oh, I see.

Mr. Pepin: The point here, as far as I can see, is whether in law there is a similar nondiscrimination aspect with respect to marine fuel as there is with respect to air fuel. That is the point Mr. Sinclair has got to ascertain, I understand.

Mr. Mazankowski: I am not sure whether Mr. Sinclair had anything further to comment. He did undertake to look into the matter and I am not sure whether he has made any progress on it. If he has, I would be interested.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. Some interdepartmental meetings have begun but we have nothing to report at this particular point in time.

Mr. Pepin: We will inform the committee as soon as we know.

Mr. Mazankowski: I presume there have been some preliminary impact studies. There has been an evaluation made, I presume, and have you been able to ascertain what the total impact would be on an annual basis, using existing prices?

• 1545

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are still in the process of compiling what the impact might be from the various industries across the country that would be affected by this new pricing arrangement.

Mr. Mazankowski: Would the minister be prepared to provide that information to the committee?

Mr. Pepin: When I get it, yes.

Mr. Mazankowski: Okay.

I want to move to another subject. Mr. Chairman, the budget indicated that there was going to be a \$4-billion western development fund established, with some \$2 billion spent over the next three years. Someone more appropriately called that a Liberal slush fund that has been sort of extracted

[Translation]

Cela dit, sur le plan international, il nous faut respecter un principe de non discrimination, inscrit dans des accords bilatéraux, ce qui fait que nous perdons un certain avantage. On m'a dit également, même si d'autres disent le contraire, que cela n'affectera pas les tarifs des transports internationaux. Donc, les voyageurs canadiens n'auront pas à payer plus.

En ce qui concerne le transport maritime, M. Sinclair est toujours en train d'analyser la situation. Lors de la dernière réunion, il avait promis au comité qu'il le ferait, dans le cadre de discussions avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources ainsi que, je suppose, avec le ministère des Finances. Malheureusement, il n'a pas eu encore le temps de défendre cette juste cause. Si vous le voulez, il pourra vous donner des précisions.

M. Mazankowski: Ce qui me paraît important c'est de savoir si le ministre appuie M. Sinclair dans son combat pour cette juste cause, comme vous l'appellez.

M. Pepin: Oui, je suis avec lui.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Pepin: Le point important, à mon avis, est de savoir s'il existe également un semblable obligation juridique de non discrimination pour le carburant maritime. M. Sinclair devra tirer cette question au clair.

M. Mazankowski: Je ne sais si M. Sinclair a quelque chose à ajouter. Il s'était engagé à examiner la situation et vous me dites qu'il n'a pas beaucoup avancé. Quoi qu'il en soit, s'il a des précisions à apporter, j'aimerais les entendre.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Il y a eu quelques réunions interministérielles à ce sujet mais je ne puis encore faire de rapport.

M. Pepin: Nous informerons le comité dès que nous le pourrons.

M. Mazankowski: Je suppose que certaines études d'impact préliminaires ont déjà été réalisées. J'espère, en effet, que vous avez fait une analyse de l'impact global de cette mesure, annuellement, en utilisant les prix actuels?

M. Sinclair: Nous travaillons donc toujours à l'analyse de cet impact, pour les diverses industries du pays pouvant être affectées par ce nouveau système de prix.

M. Mazankowski: Le ministre serait-il disposé à fournir ces informations au comité?

M. Pepin: Lorsque je les aurai, oui.

M. Mazankowski: Très bien.

Je voudrais maintenant passer à un autre sujet. Votre budget indiquait qu'un fonds de développement de l'Ouest de \$4 milliards serait constitué, \$2 milliards devait être dépensés pendant les trois prochaines années. Quelqu'un a dit que cela revenait à prendre de l'argent aux provinces pour créer un

[Texte]

from the provinces. Can I ask the Minister of Transport whether he has had any preliminary discussions? I presume any so-called development fund would allocate a significant portion of those funds towards the upgrading and the improvement of the transportation network and infrastructure in western Canada. Can the minister enlighten the committee as to what sort of pitch he is making to get an appropriate portion of those funds to meet some of the needs of transportation in western Canada, and what needs are they?

Mr. Pepin: There were two things of particular interest to me in terms of projects that we share with respect to western Canada in the budget. One was the continuation of the capital cost allowance on tracks, which goes up from four to eight and, consequently, on top of a similar allowance for railway equipment, which may be helpful in the improvement of railway transportation in western Canada.

As for the other one, I do not have the next in front of me, but there are a good two or three lines in the budget which would tend to indicate that western transportation will be in a position to benefit from the western development fund, and I am hoping this will be so. I am hoping in particular, should the decision ever be made, and I hope it will be, that some of it may go to fill the Crow gap. This is a hope I have, but it is only a hope at this time. It is not decided upon yet.

Mr. Mazankowski: There will be other people hoping as well as the minister.

Are you then suggesting, sir, that your priority item, in terms of tapping your portion of those funds, is reserved simply for the Crow? Do you have any other ambitions or priorities to enhance the transportation system in western Canada? After all, it is money that comes from the west in the first place, so it is only proper that it be used in a proper fashion.

Mr. Pepin: This is the main one obviously. Our hon. friend is aware of the size of the so-called Crow gap. He knows it would take an important chunk of that western development fund should it be approved by the cabinet.

Mr. Mazankowski: There are no others then? Am I correct in assuming that?

Mr. Pepin: There are others but this is obviously the main one.

Mr. Mazankowski: A likely one could be a joint federal-provincial cost-sharing program for the building of the Yellowhead route, the second Trans-Canada highway, which is a matter that is pretty important. If you really wanted to show western Canadians that this government was functioning as a partnership, it seems to me that that would be a clear demonstration of at least the spirit, if not the thrust.

Mr. Pepin: It could be on the list. If one wanted to justify it, one would find all kinds of good arguments to do so. One could invoke the National Transportation statement of 1970-74 and show that it meets all the criteria of that statement. I think my hon. friend knows that in these matters you have got to

[Traduction]

fonds libéral de financement du favoritisme. Puis-je demander au ministre des Transports si il a déjà eu des discussions préliminaires? Je suppose que ce soit-disant fonds de développement servira, en grande partie, à l'amélioration de l'infrastructure des transports dans l'ouest du pays. Le ministre peut-il dire aux membres du comité ce qu'il fait pour s'assurer qu'une part appropriée de ce fonds sera bien consacrée à cette amélioration? Peut-il également nous dire quels sont les besoins?

M. Pepin: Il y avait deux problèmes particuliers qui m'intéressaient en ce qui concerne les projets dont nous partageons le financement avec l'Ouest. L'un était le maintien de l'allocation de coût en capital pour les voies ferrées, qui passe de quatre à huit, ce qui peut être utile pour améliorer le réseau des chemins de fer dans l'Ouest, si l'on considère que c'est à ajouter à une allocation semblable pour le matériel roulant.

En outre, même si je n'ai pas le texte du budget devant moi, je sais qu'il comportait deux ou trois lignes excellentes sur le bénéfice que pourrait tirer le réseau de transport de l'Ouest de ce fonds de développement. J'espère que les intentions exprimées dans ce contexte seront réalisées. J'espère notamment qu'une partie du fonds pourra servir à couvrir le déficit résultant du tarif de la Passe du Nid de Corbeau. Ce n'est qu'un espoir, mais je l'entretiens toujours. Rien n'a encore été décidé.

M. Mazankowski: D'autres partagent votre espoir, monsieur le ministre.

En ce qui concerne l'utilisation de ce fonds, voulez-vous dire que votre priorité concerne la Passe du Nid de Corbeau? Avez-vous d'autres priorités pour essayer d'améliorer le système de transport dans l'Ouest? Après tout, c'est de l'argent qui vient déjà des provinces de l'Ouest et il ne serait donc que juste qu'il soit utilisé de manière adéquate.

M. Pepin: C'est évidemment ma principale priorité. Notre honorable ami connaît parfaitement l'importance du déficit de la Passe du Nid de Corbeau. Il sait qu'il faudrait prendre une partie très importante de ce fonds de développement, si le Cabinet donnait son accord, pour le couvrir complètement.

M. Mazankowski: Ai-je donc raison de supposer que vous n'avez pas d'autres priorités?

M. Pepin: Il y en a d'autres, mais celle-là est la première.

M. Mazankowski: Je pourrais vous suggérer également un programme fédéral-provincial de partage des coûts pour la construction de la route de Yellowhead, c'est-à-dire la seconde route transcanadienne, qui est très importante localement. Si vous tenez vraiment à montrer aux citoyens de l'Ouest que votre gouvernement veut travailler en équipe avec eux, il me semble qu'un tel projet vous permettrait clairement d'atteindre cet objectif.

M. Pepin: Il sera peut-être sur la liste. Évidemment, il existe d'excellents arguments pour le justifier. On pourrait aussi invoquer la déclaration sur les transports nationaux de 1970-1974, et montrer que ce projet répondrait aux critères inscrits dans cette déclaration. Cependant, mon honorable ami

[Text]

concentrate your action. Mine is concentrated really on the Crow when I think of the western development fund.

Mr. Mazankowski: Can I come at it in another way. The economic development envelope is being increased by some 22 per cent. Can you give us an indication as to what percentage the transportation budget is going to be increased within that envelope?

• 1550

Mr. Pepin: This is being debated now, I was going to say ferociously, and we have a number of projects before the committee on economic affairs at this time. One of them, and you were referring to it this afternoon in the House, has to do with the increase of the amount of money in the budget of Transport for capital air allocation. I give that as much importance as you probably gave it when you were in that department.

Relatively speaking, the amount of money—and this is what you were referring to this afternoon in the House, I suspect; the amount of money—going to this capital air development fund has been on the way down if you take into account inflation and so on. At one point some years ago it went up to some \$255 million; now it is down to \$150-odd million. As well as inflation, one needs to take into account that 10 years ago there were a number of major airports being developed. Nevertheless, relatively speaking it seems to me obvious that this is an item of the department's estimates that needs to be boosted up, and I am fighting as hard as I can in the 22 per cent increase of the envelope of that committee on economic affairs.

Mr. Mazankowski: What is your target?

Mr. Pepin: The more the merrier. I said this afternoon in answer to your question that the Minister of Finance had assured me that the air ticket tax which was added in the budget will be allocated to the department in this particular item. That means \$11 million this year. So I am using all the tricks of the trade to convince my colleagues that this is an item that needs to be increased.

The Chairman: So that all committee members will know, Mr. Mazankowski, I propose this afternoon to give the first questions for each party approximately 20 minutes, and subsequent questioners approximately 15.

Mr. Mazankowski: I had a couple of other questions that I wanted to develop, but now that the minister has gone into the matter of the air administration, perhaps I might follow up.

As the minister is probably aware, when we visited western Canada we did hear, in a very vocal way, the expressed frustrations of the managers within the regional headquarters about their inability to manage with any degree of freedom. Just to give you an example as to how it was summarized, the *Edmonton Journal* on September 29 said this:

[Translation]

n'ignore pas que, dans ce domaine, il est important de concentrer son action. La mienne est concentrée, pour l'instant, sur le problème de la Passe du Nid de Corbeau, tout au moins dans le contexte du fonds de développement de l'Ouest.

M. Mazankowski: J'aborderai donc le problème sous un autre angle. L'enveloppe de développement économique est augmentée d'environ 22 p. 100. Pouvez-vous donc nous dire quelle sera l'augmentation du budget des transports, à l'intérieur de cette enveloppe?

M. Pepin: Cela fait actuellement l'objet de discussions, que j'allais qualifier de féroces; nous avons en effet soumis un certain nombre de projets au Comité des affaires économiques. L'un d'entre eux, dont vous avez parlé cet après-midi en Chambre, concerne l'augmentation du budget du ministère des Transports pour les investissements du transport aérien. J'accorde probablement autant d'importance à cela que vous le faisiez vous-même lorsque vous étiez ministre.

Sur un plan relatif, et c'est probablement ce dont vous vouliez parler cet après-midi, en Chambre, les sommes consacrées aux investissements dans le transport aérien ont connu une diminution, compte tenu de l'inflation. Il y a quelques années, ce budget avait atteint environ 255 millions de dollars; aujourd'hui, il est d'environ 150 millions de dollars. Évidemment, outre l'inflation, cela s'explique par le fait qu'un certain nombre de grands aéroports étaient en cours d'aménagement, il y a dix ans. Il me paraît néanmoins évident que c'est un budget qu'il faut augmenter et c'est ce que j'essaie d'obtenir, dans le cadre de l'augmentation de l'enveloppe budgétaire du comité des affaires économiques.

M. Mazankowski: Quel est votre objectif?

M. Pepin: Plus on est de fous, plus on rit. J'ai dit cet après-midi, en réponse à votre question, que le ministre des Finances m'avait assuré que la taxe sur le transport aérien, qui a été ajoutée au budget, sera affectée à ce secteur d'activité du ministère. Cela représente 11 millions de dollars pour cette année. J'essaie cependant d'utiliser tous les trucs possibles et imaginables pour convaincre mes collègues que c'est un poste budgétaire qu'il faut augmenter.

Le président: Pour l'information de tous les membres du comité, monsieur Mazankowski, je propose que nous consacrons, cet après-midi, environ vingt minutes au premier orateur de chaque parti et quinze aux suivants.

M. Mazankowski: Je voulais aborder un certain nombre d'autres sujets mais, puisque le Ministre vient d'aborder la question de l'administration du transport aérien, peut-être pourrions-nous rester là-dessus.

Comme le sait le Ministre, lorsque nous avons visité l'ouest du pays, nous avons entendu, très clairement, les frustrations des directeurs régionaux quant à l'étroitesse de leur marge de manœuvres en matière de gestion. Pour vous donner un exemple, le *Edmonton Journal* du 29 septembre affirmait ceci:

[Texte]

Bureaucratic controls and funding restraints on federal aviation services are creating serious problems in Western Canada, according to Transport Canada officials.

That is not from the president of the chamber of commerce or the Edmonton air transport authority, it is from your own officials. They point out that passenger traffic in the 10 major airports in the western region has increased by some 32 per cent over the last two years; they also point out that the budget has increased hardly enough to take care of inflation; but at the same time, the revenue generated within that region has more than doubled.

So here we are faced with a situation where traffic demands are increasing, the revenue generated is increasing, but because of the restraint in the provision of funds and the centralized control within headquarters in Ottawa, the regional managers are not able to make these decisions, first of all; and secondly, not able to have the funds to provide some of the very basic services, such as the minimum maintenance requirements and things such as parking facilities, which, as a revenue-generating item, is really self-liquidating. It seems to me this is an area where surely there should be more relaxation in terms of allowing the managers to manage within their region and to discharge the services that are required, in addition to a funding provision commensurate with the traffic demand. It is not a matter of cross-subsidization, it is a matter of providing the services that are needed and are being paid for by the travelling public.

• 1550

Mr. Pepin: As I see it, there are two aspects to the question. One is an administrative aspect: is power being taken away from regional managers; and the second, is there a fair allocation of the department's money to airports located in the western area. Is that it, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: I think that is correct.

Mr. Pepin: In the House this afternoon I told you about Edmonton. Hopefully somebody has got the figures on what is being spent at Edmonton now.

The deputy minister might comment on the administrative aspects of the matter.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): We recognize the problem to which Mr. Mazankowski refers. Solutions are difficult to arrive at. Many of the measures which involve somewhat cumbersome procedures are done in the name of improved management.

Just about a year ago I remember appearing in front of the Public Accounts Committee, at which meeting the committee was considering a report by the Auditor General that criticized the Department of Transport for exercising inadequate control over the construction of Calgary airport and of having delegated too much decision-making to the region.

[Traduction]

Les contrôles bureaucratiques et les restrictions financières des services d'aviation fédéraux créent des problèmes graves dans l'ouest du Canada, selon les responsables du ministère des Transports.

Ce ne sont donc ni le président de la Chambre de commerce ni l'administration du transport aérien d'Edmonton qui le disent, ce sont vos propres fonctionnaires. Ils signalent ainsi que le nombre de passagers dans les dix principaux aéroports de l'ouest a augmenté d'environ 32 p. 100 pendant les deux dernières années alors que les budgets n'ont même pas augmenté suffisamment pour couvrir l'inflation. En même temps, cependant, les recettes produits par cette région ont plus que doublé.

Nous avons donc une situation dans laquelle le nombre de passagers augmente, les recettes augmentent mais, du fait des restrictions budgétaires du gouvernement fédéral et de la centralisation du contrôle à Ottawa, les directeurs régionaux ne sont pas en mesure de prendre les décisions qui s'imposent. En outre, ils n'ont pas les ressources nécessaires pour fournir certains services fondamentaux, tels que des services d'entretien, des services de stationnement, etc. . . . De fait, ce dernier service fournit de moins en moins de revenus. Il me semble donc que c'est là un domaine dans lequel vous pourriez fort bien envisager d'accorder une plus grande liberté de manœuvres aux directeurs régionaux, afin de leur permettre d'assurer les services requis, et leur donner également les ressources financières correspondant mieux à l'augmentation du nombre de passagers. Il ne s'agit pas de subvention de rappel mais bien de fournir les services qui sont financés par le public.

M. Pepin: Votre question comporte deux aspects. Le premier est administratif et il s'agit de savoir si certains pouvoirs sont retirés aux directeurs régionaux tandis que le deuxième porte sur la répartition équitable des fonds du ministère quant aux aéroports situés dans l'Ouest. Est-ce bien cela, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je pense que c'est exact.

M. Pepin: Je vous ai parlé d'Edmonton à la Chambre cet après-midi. J'espère que quelqu'un a les chiffres relatifs aux fonds consacrés à Edmonton.

Le sous-ministre pourrait peut-être nous parler des aspects administratifs de la question.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (Sous-ministre, ministère des Transports): Nous reconnaissons le problème cité par M. Mazankowski. Mais il est bien difficile d'y trouver une solution et bon nombre de mesures impliquant des méthodes relativement compliquées sont adoptées sous couvert d'une amélioration de la gestion.

Il y a un an environ, j'ai témoigné à une réunion du comité des comptes publics où l'on examinait le rapport du vérificateur général qui accusait le ministère des Transports d'avoir mal surveillé la construction de l'aéroport de Calgary et d'avoir cédé une trop grande partie des décisions au gouvernement régional.

[Text]

Mr. Mazankowski: That is a little different than providing some of the basic necessary services. You are talking about a major capital cost there. We are talking about the provision of a minimum standard of services here.

Mr. Kroeger: The principle remains the same. Whether one is expanding a parking lot or expanding an air terminal building, the Treasury Board requires a number of safeguards to be built in, review procedures and the like, to ensure that we do not have cost overruns, for example; to ensure that various safeguards related to contract regulations are observed. With the present system of management of airports within a government structure, it is not easy to streamline these procedures without risking getting back into the sorts of problems that the Auditor General had identified from the early 1970s. Some alternative models for the management of airports have been developed and discussed in the public domain. It remains to be seen what kind of conclusions the government will arrive at about those models.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think we are dealing here with a serious problem when you have members of your own department venting their frustrations in a very genuine way. I think the feeling is very deep and I am sure they were not grandstanding for the media. They feel very frustrated by it and it seems to me every step should be taken to try to deal with that situation. I think it is unfair and I think it is going to create a rather bad name for our airports in terms of the provision of service. Here once again one has to insist that you are not providing sufficient funds commensurate with the traffic that is being generated and the funding that is being generated.

One final question, Mr. Chairman. The minister will be aware of this because I did write him a letter, and it arises out of our trip to western Canada as well. It has to do with the serious situation that is faced by about 700 producers in the Valleyview, Alberta area. I did present a rather long, detailed summary to the minister based upon the submission that we had received.

The fact of the matter is, 700 grain producers are being very seriously discriminated against, because they have to haul their grain 50 to 100 miles. I believe the minister has rejected, and he can correct me if I am wrong, any feasibility study with respect to an off-line elevator concept. There is a clear indication here that the producers, one major elevator company, the Alberta Wheat Pool, and, I believe, the provincial government of Alberta would look very positively upon the development of an off-line elevator concept or some other alternative, although I think it would appear on the surface that the off-line elevator concept would be the most viable.

• 1600

Will the minister seriously consider the plight and the dilemma of those producers? Perhaps in consultation with your colleague, the minister in charge of the Canadian Wheat Board, and perhaps also the Province of Alberta and indeed the Alberta Wheat Pool, as well as with the producers involved, would you seriously look at this matter in hopes of

[Translation]

M. Mazankowski: Ce n'est pas tout à fait la même chose que fournir certains des services essentiels. Vous nous parlez ici d'un coût d'immobilisation considérable alors que nous parlons de la prestation d'un minimum de services.

M. Kroeger: Le principe demeure le même, qu'il s'agisse d'agrandir un stationnement ou un aérogare. Dans les deux cas le Conseil du Trésor exige un certain nombre de garanties, de procédures de vérification etc, afin d'empêcher tout dépassement des coûts et de veiller à ce que les différents garde-fous de la réglementation contractuelle soient respectés. Étant donné le présent système de gestion des aéroports relevant du gouvernement, il est malaisé d'harmoniser ces procédures sans se heurter une nouvelle fois aux problèmes évoqués par le vérificateur général au début des années 70. Certaines autres solutions à la gestion des aéroports ont été proposées. Il reste à voir les conclusions qu'en tirera le gouvernement.

M. Mazankowski: Je pense qu'il s'agit d'un problème grave puisque les représentants de votre propre ministère nous font part, très franchement, de leurs doléances. Je pense que tout cela est très révélateur et je ne crois pas qu'ils recherchaient une certaine publicité. Ils sont très frustrés et tout devrait être fait pour essayer de régler cette situation qui, à mon avis, est injuste et va donner une mauvaise réputation, sur le plan de la prestation des services, à nos aéroports. Ici encore il faut bien insister sur le fait que vous ne consacrez pas suffisamment de fonds compte tenu de l'ampleur du trafic.

Une dernière question, monsieur le président. Le ministre saura de quoi il s'agit car je lui en ai parlé dans une lettre, et c'est encore une fois notre périple dans l'Ouest du Canada qui me pousse à la poser. Il s'agit des graves problèmes rencontrés par environ 700 producteurs de la région de Valleyview en Alberta. J'ai présenté, en me fondant sur l'exposé que nous avions reçu, un résumé relativement long et détaillé au ministre.

700 producteurs de grain se voient traiter injustement puisqu'ils doivent transporter leur grain sur une distance de 50 à 100 miles. Le ministre rectifiera si je me trompe mais je pense qu'il s'est opposé à toute étude sur l'installation d'élévateurs à une certaine distance des voies ferrées. Tout indique que les producteurs, une compagnie d'élévateurs importante, la Coopérative de blé de l'Alberta et, sauf erreur, le gouvernement provincial de l'Alberta envisageraient d'un bon oeil l'installation de tels élévateurs ou toute autre solution, bien qu'apparemment la première semble la plus viable.

Le ministre se penchera-t-il sérieusement sur le sort et le dilemme de ces producteurs? Vous pourriez peut-être le faire en consultation avec votre collègue, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé, et peut-être également avec la province de l'Alberta et même avec la Coopérative de blé de l'Alberta et avec les producteurs concernés afin que les pro-

[Texte]

resolving it in some manner whereby we could achieve some degree of equity for the producers who live in that region? I might say, the potential for further production there is rather bright.

Mr. Pepin: I was not aware, before my hon. friend wrote to me, of this particular item. I thank him for having done that. He knows, though, that last summer, when the subject of confirming his orders Nos. 5, 16, 17 and 18 came up, I stuck my neck out to a good extent trying to find out what degree of interest there was in the west for other ways of doing things, like off-track elevators, like subsidizing trucking, like helping the provinces to improve their road transportation systems. He knows well that I tried to do that, but the pressure he had created for branch-line rehabilitation was so strong that I had to give in after awhile. Those are the facts. Consequently, later on my DM and I travelled quite extensively in the west and found there was no passionate interest in favour of off-line or off-track elevators except in Alberta, where this particular situation exists.

To sum up, I want to show interest in it. I want to find out to what extent the Government of Alberta, for example, might be interested in doing part of the work. I want to find out in the coming weeks to what extent, and I am very hypothetical when I talk like this, this could be identified possibly as a pilot project of some kind, one for all parties to explore and contribute to. So the subject is obviously an interesting one and I intend to show it interest.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have several questions I would like to ask the minister, and two of them are ones I have been raising every year for the last four years now.

First, on the funding for and the carrying out of the phase one Regina rail line relocation project that has been promised every year for at least the last four years, but never any money put on the barrelhead, I would like to know what stage that is at.

Secondly, I believe it was three years ago, February or March of 1977, that Mr. McLeish was before the committee and informed me that plans were all made, approval had been obtained originally. There had been discussions with the City of Regina and the Province of Saskatchewan about expanding or replacing the terminal in Regina airport, and he informed me that the time frame was three years for that to be done. More time than that has elapsed, nothing has happened yet, and now we are told it will be staged in over a period of five years. I would like to know what the progress is on that, and what are the prospects of that time frame being substantially shortened? That terminal building, when we had one airline in it, was being used over and above its capacity. Now we have three airlines operating out of it, with a fourth one to start up, and it is a mess.

So I would like to know where we are at on both of those projects in the city of Regina.

The Chairman: Mr. Minister.

[Traduction]

ducteurs de cette région soient traités avec une certaine justice? J'ajoute que les perspectives de production accrue sont assez prometteuses.

M. Pepin: J'ignorais ce problème avant que mon ami ne m'écrive. Je l'en remercie. Il sait toutefois que l'été dernier, lorsqu'il s'est agi de confirmer ses commandes numéros 5, 16, 17 et 18, je me suis efforcé au maximum de voir si les gens de l'Ouest ne préféraient pas d'autres moyens, comme installer des élévateurs loin des voies, subventionner le camionnage, aider les provinces à améliorer leur réseau de transport routier etc. Il sait fort bien que j'ai tenté de le faire, mais la tension qu'il avait suscitée à l'égard de la restauration des embranchements était tellement forte que j'ai dû abandonner. Ce sont les faits. C'est pourquoi par la suite mon sous-ministre et moi-même avons visité plusieurs régions de l'Ouest et avons constaté que personne n'était grandement favorable à l'installation d'élévateurs loin de la voie, sauf en Alberta, où l'on retrouve cette situation.

En résumé, je tiens à manifester mon intérêt. Je veux savoir dans quelle mesure le gouvernement de l'Alberta, par exemple, serait disposé à assumer une partie des travaux. Je veux vérifier au cours des prochaines semaines dans quelle mesure, et c'est fort hypothétique, on pourrait en faire un projet pilote auquel contribueraient toutes les parties. Il s'agit évidemment d'un sujet intéressant et je me propose de me pencher dessus.

Mr. Mazankowski: Merci.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser au ministre, dont deux que je pose chaque année depuis quatre ans.

Premièrement, je voudrais savoir où en sont rendus le financement et la réalisation de la première phase du projet de déplacement de la voie ferrée de Regina promis chaque année depuis au moins quatre ans, mais pour lequel on n'a jamais débloqué de fonds.

Deuxièmement, il y a trois ans, je crois, en février ou mars 1977, M. McLeish a comparu devant le Comité et m'a informé que les plans étaient prêts, que l'approbation avait été obtenue. On avait discuté avec la ville de Regina et la province de la Saskatchewan de l'expansion ou du remplacement de l'aérogare de l'aéroport de Regina, et il m'avait dit que l'échéancier était de trois ans. Ce délai est passé depuis longtemps, et rien ne s'est toujours produit. On nous dit maintenant qu'il s'échelonnera sur une période de cinq ans. Je voudrais savoir quels progrès ont été accomplis à cet égard et s'il est possible que cette période soit considérablement raccourcie? Ce bâtiment, lorsqu'une seule compagnie aérienne s'en servait, était déjà trop petit. Maintenant, il y a trois compagnies, une quatrième est prévue, et c'est la pagaille.

Je voudrais donc savoir où en sont rendus ces deux projets pour la ville de Regina?

Le président: Monsieur le ministre.

[Text]

Mr. Pepin: If I may tie in with what Mr. Mazankowski asked, I do not think we gave him the answer on the level of expenditures taking place in western airports. I would take the responsibility for communicating that to him, possibly with inclusion in your proceedings, Mr. Chairman, because I want to demonstrate that a good amount of money goes there too.

On the subjects raised by Mr. Benjamin, the first one has to do with the Regina rail line relocation. We had extensive discussions at both the officials level and at the ministerial level with Mr. Smishek, and a program was put together which includes a certain amount of UTAP funds, although a relatively modest amount in comparison to the whole project. That project has now been finalized and is coming before committee in the coming weeks.

• 1605

So we have done our work and we are going to defend it as strongly as we can. I obviously cannot give you the details of it today but I can report that we are on the verge of a decision on that subject.

On the Regina airport, the project is before the Treasury Board now. Construction is planned for 1982-83 and completion would come in 1984-85 only. The reasons for the delays are not machiavellian apparently. They are simply that the airport must be kept operating during that period; consequently, there are limitations to the speed at which the program can be implemented. Maybe Mr. McLeish can say more on that particular subject.

So on both your points, Mr. Benjamin, very great progress has been made.

The Chairman: Mr. Benjamin, would you like Mr. McLeish to elaborate further?

Mr. Benjamin: If he can add anything that is more encouraging than what the minister has said, yes.

Mr. Pepin: Well, what can I say that would be more encouraging than that?

Mr. Benjamin: Why take another five years to do something that we were told was going to be done by this year?

Mr. Pepin: I have given you the reason. The reason is that you have a choice: close the airport and do the work or continue operating and do the work at a slower pace. I think this is not an irrational concept, is it?

Mr. Benjamin: The problem is that they would not give you the money every year for the last three years.

Mr. Pepin: In this case, on both the points you raise you should be very cheerful. You should compliment me for having worked so hard during the summer to push those two projects. But I do not expect that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to an item that Mr. Mazankowski was discussing with the minister, that is, the western economic development fund, and ask the minister if he thinks this is fair. The statutory grain rates are part of a two-pronged approach to national development, the other being tariffs, to encourage industrial expansion in central

[Translation]

M. Pepin: Si vous me permettez de relier ceci à la question de M. Mazankowski, je ne crois pas que nous lui ayons fourni de réponse sur la part des dépenses pour les aéroports de l'Ouest. Je m'engage à lui communiquer ces chiffres, que l'on pourra peut-être annexer à votre compte rendu, monsieur le président, car je tiens à démontrer qu'on y investit également des sommes considérables.

Quant à M. Benjamin, il a tout d'abord parlé du déplacement de la ligne de Regina. Nous avons eu de nombreuses discussions avec les fonctionnaires et le ministre, M. Smishek, et nous avons mis sur pied un programme financé en partie par le PATU, bien qu'il s'agisse de montants relativement modestes en comparaison du projet dans son ensemble. Les plans sont maintenant terminés et doivent être étudiés par le comité dans les semaines qui viennent.

Nous avons donc fait notre part et nous défendrons ce projet autant que nous le pourrons. Évidemment, je ne puis vous fournir de détails aujourd'hui, mais je puis vous dire que nous sommes à la veille de prendre une décision.

Deuxièmement, le Conseil du Trésor est en train d'étudier le projet d'aérogare pour Regina. Selon les prévisions, la construction doit commencer en 1982-1983 et ne se terminer qu'en 1984-1985. Les raisons de ce retard n'ont rien de machiavéliques. Bien simplement, la réalisation du programme est ralentie par le fait que l'aéroport doit demeurer ouvert pendant les travaux. M. McLeish pourra peut-être ajouter quelque chose à ce sujet.

Donc, de grands progrès ont été accomplis dans ces deux projets, monsieur Benjamin.

Le président: Monsieur Benjamin, souhaitez-vous que M. McLeish ajoute quelque chose?

M. Benjamin: Oui, s'il peut faire des observations plus encourageantes que celles du ministre.

M. Pepin: Que pourrait-il y avoir de plus encourageant que ce que j'ai dit?

M. Benjamin: Pourquoi un projet qui devait être terminé cette année doit prendre encore 5 ans?

M. Pepin: Je vous en ai donné les raisons. Il faut faire un choix, soit fermer l'aéroport et effectuer les travaux ou le garder ouvert et procéder à un rythme plus lent. Il me semble que c'est logique, n'est-ce pas?

M. Benjamin: La vérité est qu'on vous a refusé les fonds annuels nécessaires au cours des trois dernières années.

M. Pepin: Dans ce cas, vous devriez vous réjouir et me féliciter d'avoir si durement travaillé à promouvoir ces deux projets pendant l'été. Toutefois je ne m'attends pas à cela.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais revenir à une question soulevée par M. Mazankowski, à savoir le Fonds de développement économique de l'Ouest, et demander au ministre s'il estime que c'est juste. Les tarifs statutaires pour les céréales sont un des deux volets de la politique de développement national, l'autre étant les tarifs généraux, visant à

[Texte]

Canada and low-cost transportation for the west and the Atlantic provinces. The west reluctantly recognized that tariffs were a legitimate cost of confederation, and we were prepared to accept them as long as the rest of the country recognized that the land-locked prairie region required cheap rail transportation for its grain and grain products production.

Why should western Canada pay twice for the Crow rate, once through tariffs, which we accepted as part of the legitimate cost of running this country and developing it, and then again through our own resource dollars to make up the total cost of grain transportation? Because if the money is coming from the western economic development fund, then western resources is where it is coming from, and surely that is not fair. Surely the nation as a whole shares the cost of tariffs and the nation as a whole shares the cost of the statutory grain rates. Surely that is only fair.

Whatever way you are going to make up the compensatory rate to the railroads, whatever form you choose, and I am afraid you are going to choose the wrong one, whatever method the government decides to choose, should that not be paid for out of national revenue by the nation as a whole, rather than taking it out of our western economic development fund, which should be used for other things than the statutory grain rates, the compensatory rates for railroads?

Mr. Pepin: That would require a long answer, but to make it short there is a tradition in some parts of the west that associates the Crow and the tariffs.

I suggest, Mr. Benjamin, that you do not whip that horse too much because you might find yourself in trouble. In other words, if you say the Crow is in compensation for tariff, partial or total, then if you proceed to an analysis, as I will in a coming speech, of the fall of the substantial decrease in the tariff system in Canada, you might have to conclude that the Crow should be similarly eliminated, which I do not want to conclude.

Mr. Benjamin: No.

Mr. Pepin: I just say, do not flagellate that horse too hard because it might die in the process. I intend in the coming weeks to go west and to make a number of speeches, and that particular subject will come up.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just from the rail end of it there is another reason why I am putting this forward to the minister: whatever method the government chooses to provide funds for the difference between the statutory rates and the compensatory rates, whatever rate is arrived at as a reasonable compensatory rate, that those funds come out of something other than the western economic development fund. Just on other railway things alone, CN's capital requirements over the next five years are \$4 million. For both railroads, let us say \$14 billion is required over the next 10 years just for western

[Traduction]

encourager l'expansion industrielle dans le centre du Canada et des services de transport peu coûteux pour l'Ouest et les provinces de l'Atlantique. L'Ouest a reconnu à contrecœur que les tarifs étaient une concession légitime en faveur de la confédération, et nous étions prêts à les accepter du moment que le reste du pays admette que l'enclave des Prairies a besoin d'un transport ferroviaire peu coûteux pour ces céréales et les produits connexes.

Pourquoi l'Ouest du Canada devrait-il payer deux fois le tarif de la Passe du Nid du Corbeau, sous la forme de tarifs, que nous avons acceptés comme concession légitime, et encore une fois sous la forme des recettes de nos propres ressources pour assumer le coût total du transport des céréales? En effet, si les fonds viennent du Fonds au développement économique de l'Ouest, ils sont en fait tirés des ressources de l'Ouest, et ce n'est certainement pas juste. Je suis convaincu que le pays dans son ensemble doit partager le coût des tarifs ainsi que le coût des tarifs statutaires pour les céréales. Ce n'est que justice.

Quelle que soit la façon dont vous fixerez le tarif compensatoire pour les chemins de fer, et je crains que vous ne choisissiez la mauvaise, ne devrait-il pas être tiré des recettes nationales du pays dans son ensemble plutôt que notre Fonds de développement économique de l'Ouest, qui devrait certes servir à autre chose que les tarifs compensatoires pour les chemins de fer?

M. Pepin: Cette question exigerait une réponse fort longue, mais je dirai simplement que certaines régions de l'Ouest associent par tradition le tarif de la passe du Nid de Corbeau et les tarifs.

Je vous suggère de ne pas trop invoquer cet argument, monsieur Benjamin, car vous pourriez vous trouver en difficulté. Autrement dit, si vous dites que le tarif de la Passe du Nid de Corbeau compense les tarifs en partie ou en totalité, et que vous procédez ensuite à une analyse, comme je le ferai dans un discours, de la diminution considérable des tarifs au Canada, vous pourriez conclure que ce tarif devrait être également supprimé, ce que je ne voudrais pas faire pour ma part.

M. Benjamin: Non.

M. Pepin: N'invoquez donc pas trop cet argument car il pourrait perdre toute valeur. J'ai l'intention de prononcer quelques discours dans l'ouest au cours des prochaines semaines et j'y aborderai ce sujet.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a une autre raison pour laquelle je signale ceci au ministre. Quelle que soit la méthode que choisira le gouvernement pour financer la différence entre les tarifs statutaires et les tarifs compensatoires, les fonds nécessaires ne devraient pas être tirés du Fonds de développement économique de l'ouest. Par ailleurs, au cours des cinq prochaines années le CN aura besoin de 4 milliards de dollars. Disons que les deux sociétés auront besoin de 14 milliards de dollars au cours des dix prochaines années pour

[Text]

Canada alone. That is for railroads, let alone all the other things that need to be done.

So again I want to submit to the minister that whatever decision the government makes in terms of making up the difference between the Crow and the compensatory rate, I hope it does not come out of the western economic development fund; that it will be a cost the nation as a whole shares and not one out of resource revenues.

Mr. Pepin: If we wanted to debate in an academic fashion we could debate the validity of the concept of a western fund. Ontario and Quebec and other provinces still continue to pay taxes quite heavily and yet there is no Ontario fund that I know of. The western fund presumably was devised to attract attention to the fact that there are a number of major investments that need to be done in western Canada. A moment ago I said that I thought the resolution of the Crow debate would hopefully be part of that. You seem to argue that the taxation should be split, the logical conclusion should be split in so many parts, and what comes from Ontario should be spent in Ontario, what comes from Quebec spent in Quebec, what comes from the west automatically spent in the west. I do not think you want that.

Mr. Benjamin: I am not saying that at all.

Mr. Pepin: I hope not.

Mr. Benjamin: You are going to take \$11 billion in resources out of the west and put \$4 billion back, and we are not complaining. That is \$7 billion for the rest of the country.

Mr. Pepin: At other stages in the Canadian history huge amounts of money were taken from Ontario and Quebec and invested in the west and other places.

Mr. Benjamin: All of which they have been repaid.

Mr. Pepin: I just do not think this is a very useful line of argument.

Mr. Benjamin: Central Canada has been more than fully repaid for that, particularly in the case of the CPR.

Mr. Pepin: You could not fail to mention that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to mention something else to the minister. Presumably he is going to be arriving at a decision fairly soon—he said that before but I presume it is going to be sooner now—on the Crow rates and compensatory rates, and I want to appeal to him again to implement Mr. Justice Hall's recommendation, which has the support of the majority of members of farm organizations, of the Government of Saskatchewan and my party, the Saskatchewan Federation of Agriculture, the Saskatchewan Wheat Pool, the National Farmers Union, et cetera. That you will implement Hall, retain the statutory rates for the producers, and the railroads be paid directly, from the national treasury, the difference between the Crow and the compensatory rate.

An additional point that Mr. Justice Hall made is the matter of applying the principle of statutory rates to processed products, whether they be agricultural or other kinds of raw products. The maritime premiers of the Atlantic provinces have also requested amendments to the National Transporta-

[Translation]

l'ouest du Canada seulement. Et je fais abstraction de bien d'autres choses qui doivent être faites.

Je répète donc, quelle que soit la décision du gouvernement à l'égard de l'écart entre le tarif de la Passe du Nid de Corbeau et le tarif compensatoire, j'espère que les fonds ne viendront pas du Fonds de développement économique de l'ouest, mais plutôt que le pays dans son ensemble partagera les coûts.

M. Pepin: En théorie, nous pourrions discuter du bien-fondé d'un fonds de l'ouest. L'Ontario, le Québec et d'autres provinces continuent de verser des impôts considérables, mais pour autant que je sache, il n'existe toujours pas de fonds de l'Ontario. Je pense que le fonds de l'ouest a été conçu pour souligner qu'un certain nombre d'investissements doivent être faits dans l'ouest du Canada. J'ai dit tantôt que le débat sur le tarif de la Passe du Nid de Corbeau en fera partie, nous l'espérons. Vous semblez prétendre que les impôts devront être partagés, et donc que ce qui vient de l'Ontario devrait être dépensé en Ontario, ce qui vient du Québec, dépensé au Québec, ce qui vient de l'ouest, dépensé automatiquement dans l'ouest. Je ne crois pas que c'est ce que vous voulez.

M. Benjamin: Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

M. Pepin: J'espère que non.

M. Benjamin: Vous allez tirer 11 milliards de dollars des ressources de l'ouest et y réinvestir 4 milliards de dollars, et nous ne nous plaignons pas. Ces 7 milliards de dollars vont au reste du pays.

M. Pepin: A d'autres époques de notre histoire, des montants considérables ont été pris de l'Ontario et du Québec et investis dans l'ouest et ailleurs.

M. Benjamin: Ils ont tous été remboursés.

M. Pepin: Je doute de la valeur d'un tel argument.

M. Benjamin: Le Canada central a été plus que remboursé pour cela, surtout pour ce qui est du CP.

M. Pepin: Vous ne pouviez vous abstenir de le mentionner.

M. Benjamin: Monsieur le président, je tiens à signaler autre chose au ministre. Nous pouvons penser qu'il prendra bientôt une décision, il a déjà dit, je suppose qu'il hâtera les choses, sur le tarif de la Passe du Nid de Corbeau et les tarifs compensatoires. Je tiens simplement à le prier d'appliquer la recommandation du juge Hall, qu'approuvent la majorité des membres des organisations agricoles, du gouvernement de la Saskatchewan et de mon parti, de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan, de la Coopérative de blé de la Saskatchewan, de l'Union nationale des agriculteurs et cetera. Le juge Hall propose de conserver les tarifs statutaires pour les producteurs, et que les chemins de fer soient payés directement à partir du trésor national pour la différence entre le tarif de la Passe du Nid de Corbeau et le tarif compensatoire.

Le juge Hall a officiellement recommandé d'appliquer les tarifs statutaires aux produits transformés, produits agricoles ou autres. Les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont également demandé des amendements à la Loi nationale sur les transports en vue d'accorder la priorité au développe-

[Texte]

tion Act that would give development priority over profitability. Mr. Justice Hall has recommended, as a principle, that rates for goods in the processed form should not exceed the rate for shipping the equivalent in raw materials, so more of the processing and manufacturing can occur in the Atlantic provinces or in western Canada. My question is, will the minister be bringing in any legislation to implement the request of the Atlantic provinces, or to implement those principles as they outlined them and as Mr. Justice Hall recommends? Can we look forward to any kind of change in that? Also, can we look forward to his implementing the Hall Commission recommendations with regard to the Crow and the compensatory rates?

• 1615

Mr. Pepin: I really should not, because I ought not to, enter at this point into a great discussion on the Crow because I would be using big chunks of that paper which I said was in the decision pipeline at the moment. In due course obviously we will, but I do not feel I should now; because I would be announcing government policy and I do not think I should do that. We operate as a cabinet and I respect the views of other members of the cabinet. Consequently, I should announce in due course the result and not the starting point.

On the national transportation policy, I had a meeting with maritime ministers of transport a month or two ago and we went through this whole discussion on the lack of preoccupation for regional development in the national transportation policy, section 3 and so on and so forth. I quite sincerely and bluntly said that I could not see, in the parliamentary agenda, great moments of time for introducing amendments to the National Transportation Act. However, I said to them that the government, and I particularly, was quite sensitive to the regional dimension, and I could not see this great philosophical divider between the National Transportation Act the way it is and regional preoccupation. I said that obviously the government was aware of the regional dimension because it was making a substantial contribution by way of the Department of Transport, particularly in the development of the Atlantic region. I just suggested that it might not be the best use of our time at this moment to spend a great amount of our energy on amending the National Transportation Act, when in fact we were aware and taking into account the regional dimension in our policies.

That is a point of view.

The Chairman: You have two more minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I switch over to problems VIA Rail is having. As the minister is aware, VIA cannot continue using the existing CP station in Calgary. It was only intended to be temporary and even now it is inadequate for handicapped people, elderly people, baggage handling and a host of other things. Of course, there will be the problem of handling 1988 Winter Olympic crowds and so forth in and out of Calgary. VIA wants the old Calgary post office building, which is located right on CP tracks; it wants to convert it into

[Traduction]

ment plutôt qu'à la rentabilité. Le juge Hall a recommandé, en principe, que les tarifs appliqués aux marchandises transformées ne dépassent pas celui s'appliquant à une quantité équivalente de matière première. On pourrait ainsi accroître les activités de transformation et de fabrication dans les provinces de l'Atlantique ou dans l'Ouest. Je demanderai donc au ministre s'il proposera une loi pour accéder à la requête des provinces de l'Atlantique ou appliquer les principes qu'elles ont décrits et que recommande le juge Hall. Pouvons-nous nous attendre à des changements dans ce domaine? Pouvons-nous également espérer qu'il applique les recommandations de la Commission Hall au sujet du tarif de la Passe du Nid de Corbeau et des tarifs compensatoires?

M. Pepin: Je m'abstiendrai de discuter en détail du tarif de la Passe du Nid de Corbeau car je dévoilerais ainsi la teneur du document sur lequel on est en train de prendre une décision. En temps et lieu, nous le ferons évidemment, mais je ne suis pas en mesure de le faire maintenant car je divulguerais la politique gouvernementale ce qui me semble inapproprié. Le Cabinet prend les décisions et je respecte les opinions des autres membres du Cabinet. Par conséquent, j'annoncerai en temps et lieu les résultats, et je m'abstiendrai de tout commentaire pour l'instant.

Pour ce qui est de la politique nationale des transports, j'ai rencontré il y a un mois ou deux les ministres des Transports des provinces maritimes et nous avons discuté en détail du fait que cette politique fait abstraction du développement régional comme à l'article 3, etc. Je leur ai dit bien franchement que le Programme de la Chambre ne permettait pas la présentation d'amendements à la Loi nationale sur les transports. Toutefois, je leur ai dit que le gouvernement, et moi-même en particulier, était sensible aux problèmes des régions et que je ne pouvais voir de contradiction entre cette loi et les préoccupations régionales. J'ai dit qu'évidemment le gouvernement était conscient de cette dimension car le ministère des Transports contribue de manière considérable au développement de la région atlantique. J'ai déclaré qu'il n'y avait pas vraiment lieu pour l'instant de consacrer toute notre énergie à la modification de la Loi nationale sur les transports étant donné que nous sommes conscients de la dimension régionale et que nous en tenons compte dans nos politiques.

C'est mon opinion.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, permettez-moi de passer aux difficultés que connaît Via Rail. Comme le sait le ministre, Via ne peut plus continuer à se servir de la gare du CP de Calgary. Elle ne devait être que temporaire et ne suffit déjà pas pour les handicapés, les citoyens âgés, la manutention des bagages, etc. Bien entendu, il faudra résoudre les problèmes que poseront les visiteurs des jeux olympiques d'hiver de 1988 à Calgary. Via veut convertir l'ancien bâtiment des postes de Calgary, qui se trouve sur les voies ferrées du CP, en

[Text]

a multi-modal transportation terminal, but Marathon Realty, CPR, wants it. Will the minister make representations to Treasury Board, who is to make the decision on this, and ask them to turn that property over to VIA Rail so that it does not go to CPR?

I will let the minister deal with that one and then I have one more question, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: I want first to compliment Mr. Benjamin on the time and attention he gave to the project of the Regina multi-modal station. He knows that I too played a role, one which was not recognized by others. Nevertheless, I have spoken a number of times to the president of CP, and maybe I have had a bit of an influence on the happy solution of that question. But we all rejoice, and I compliment you for having been a missionary, a proselytizer of that project.

• (1620)

Mr. Benjamin: Ten years.

Mr. Pepin: There is another one in Lévis that is also moving ahead. A tentative agreement has been made between the parties and both parties have referred the decision to their boards. The boards have approved, and a day or two after we receive a request for a cheque for three million and some dollars. That is why the tendency of the department is to look upon these wonderful accomplishments as pilot projects. I think it would be wise to put in a couple of those and see what happens before we move further ahead.

Mr. Giroux might report further, particularly on the Calgary one.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. With respect to the Calgary station, any government decision on the future of the postal station, which, as you appropriately say, Mr. Benjamin, is being sought by CP-Marathon Realty for development purposes, has been stopped to provide VIA Rail with the opportunity to make a rather thorough economic analysis of its options with respect to passenger terminals in Calgary. These studies are pretty well complete at the moment. VIA is preparing a proposal with respect to the use of the postal station and will be submitting this through the department to Treasury Board in the very near future.

So we expect the project is going to be addressed by the board in the very near future. I cannot give you any times in terms of weeks but it has been in preparation now for a month or two. It is a question of getting the presentation clear and in a defensible position in order to be able to determine what can be done with these facilities.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Yes, Mr. Chairman. I would like to remind the minister that in the Calgary situation it will not mean his having to hand over a cheque because the government already owns that post office building. There will not be any large capital funding required.

[Translation]

une gare pour plusieurs modes de transport, mais la Marathon Realty, le CP, le veut. Le ministre interviendra-t-il auprès du Conseil du Trésor, qui doit prendre la décision à cet égard, et lui demander de transférer cette propriété à Via Rail afin qu'elle n'aille pas au CP?

Je permettrai au ministre de répondre et je poserai ensuite une dernière question, monsieur le président.

M. Pepin: Je tiens tout d'abord à féliciter M. Benjamin d'avoir consacré du temps à ce projet. Il sait que j'ai également joué un certain rôle, que d'autres n'ont pas reconnu. Néanmoins, je me suis entretenu un certain nombre de fois avec le président du CP, et je pourrai peut-être contribuer à résoudre ce problème de façon satisfaisante. Mais nous nous réjouissons tous, et je vous félicite de vous être fait le défenseur de ce projet.

M. Benjamin: Depuis dix ans.

M. Pepin: Il y en a un autre à Lévis qui sera également réalisé. Un accord provisoire a été conclu entre les parties et ces dernières ont renvoyé la décision à leurs commissions. Les commissions ont approuvé et un ou deux jours plus tard nous recevions une demande de 3 millions et quelques dollars. C'est pourquoi le Ministère a tendance à envisager ces merveilleuses réalisations comme des projets pilotes. Je crois qu'il serait sage d'attendre les résultats de ces deux projets avant de poursuivre.

M. Giroux pourrait vous fournir des renseignements supplémentaires, surtout sur celui de Calgary.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Le gouvernement a retardé toute décision sur l'avenir du bâtiment des postes qui, comme vous l'avez dit, monsieur Benjamin, intéresse CP-Marathon Realty, pour permettre à VIA Rail de faire une analyse économique approfondie de sa conversion en une gare de voyageurs pour Calgary. Ces études sont presque terminées. VIA est en train de préparer une proposition quant à l'utilisation de ce bâtiment et la déposera auprès du Conseil du Trésor très bientôt.

Nous nous attendons donc à ce que ce dernier se penche dessus très bientôt. Je ne puis vous donner de délai précis, mais la préparation dure depuis un mois ou deux. Il s'agit de rédiger une présentation qui permette d'identifier le potentiel de ces installations.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oui, monsieur le président. Je signale au Ministre que son gouvernement n'aura rien à dépenser dans le cas de Calgary, car le gouvernement est déjà propriétaire du bureau de poste. Aucun investissement considérable ne sera nécessaire.

[Texte]

Mr. Pepin: There will be one for rehabilitation of the building.

Mr. Benjamin: That will be development costs.

Mr. Chairman, now the final question that I want to put to the minister. He is aware, of course, that VIA Rail has served notice on both railroads to terminate the operating agreement with them effective next March, I presume in order to negotiate it, and I am wondering if the minister will assist VIA Rail in three ways. The penalties and incentives in the operating agreement mean that presently in the Thunder Bay-Sudbury section of VIA Rail's passengers operations, for example, the penalty upon the railroad for lateness is less than the incentive for being on time. In fact, if CP was three percentage points above 65 per cent on time, they get the full incentive from VIA Rail's revenue; but if it is three percentage points below the 65 per cent on-time rate, they will only be penalized 30 per cent of the value of the incentive.

That is the kind of bind VIA Rail is in; I could cite a number of other examples. One of the problems VIA Rail has is that it has no check on the appropriateness of charges submitted by the railroads due to the confidentiality clauses of the Railway Act. VIA Rail has no control over two thirds of its costs because CN and CP refuse to provide their unit-cost information to VIA. In fact, if VIA wants to expand any of its services with additional frequencies, the CTC costing order does not apply and VIA must negotiate with the railroads an even more expensive commercial rate.

I wonder if the minister will tell the railroads to provide that unit-cost information to VIA so that he will know what they are paying for and whether or not it is appropriate. Will he ask the CTC to make public the information on those costs which is now deemed confidential? Why should it be confidential? The railroads are not competing anyway and their costs will be almost identical. Will he endeavour to get that kind of information for VIA Rail, and also to support VIA and help them out in negotiating a new operating agreement with CN and CP?

Mr. Pepin: I am very much aware of these two problems. I have talked to Mr. Roberts quite extensively on each one of them.

• 1625

We will hear from Mr. Giroux first on the incentive. I had the impression, through Mr. Giroux, that VIA was paying more incentive, and I have taken that as an indication that a more rapid progress than anticipated was being made. That is the impression I have. Mr. Benjamin brings up an apparent abnormality in the system. Do you have an answer, Mr. Giroux?

Mr. Benjamin: May I give one more for Mr. Giroux to consider?

The Chairman: One minute, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: On the Thunder Bay-Winnipeg section, CP gets a full incentive but they have only a 38 per cent on-time performance. It is incredible.

[Traduction]

M. Pepin: Il faudra investir dans la rénovation du bâtiment.

M. Benjamin: Il s'agira alors de frais d'exploitation.

Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser au Ministre. Il sait, bien entendu, que VIA Rail a averti les deux sociétés de chemin de fer qu'elle mettait fin à leur contrat d'exploitation à partir de mars prochain, afin de le renégocier, je suppose, et je me demande si le Ministre est disposé à assister VIA Rail de trois façons. Selon les dispositions actuelles du contrat ayant trait aux pénalités et primes, la pénalité imposée aux chemins de fer en cas de retard du train de passagers de VIA Rail entre Thunder Bay et Sudbury est inférieure à la prime. En fait, si le taux d'exactitude du CP est de 3 p. 100 supérieur à 65 p. 100, il reçoit le montant global de la prime, alors que s'il est de 3 p. 100 inférieur, il n'est pénalisé que de 30 p. 100 de la valeur globale de la prime.

C'est le genre d'impasse où se trouve VIA Rail, et je pourrais citer d'autres exemples. Une des difficultés qui se pose à VIA Rail est qu'elle ne peut vérifier le bien-fondé des frais réclamés par les chemins de fer à cause des dispositions de la Loi sur les chemins de fer leur accordant le secret. VIA Rail ne peut exercer aucun contrôle sur les deux tiers de ses coûts parce que le CP refuse de lui fournir des renseignements sur les coûts unitaires. En fait, si VIA souhaite accroître la fréquence de n'importe lequel de ses services, l'ordonnance de la CCT ne s'applique pas et VIA doit négocier avec les chemins de fer un tarif commercial encore plus élevé.

Le ministre pourrait-il dire aux chemins de fer de fournir ces renseignements sur leurs coûts unitaires à VIA afin que cette dernière puisse juger du bien-fondé des frais. Demanderait-il à la CCT de rendre publics les renseignements relatifs à ces coûts qui sont maintenant jugés confidentiels? Pourquoi devraient-ils l'être? Les chemins de fer ne se font pas concurrence de toute façon et leurs frais doivent être presque identiques. Tentera-t-il d'obtenir ce genre de renseignement à l'intention de VIA Rail et l'aidera-t-elle également à négocier un autre contrat d'exploitation avec le CN et le CP?

M. Pepin: Je suis bien conscient de ces deux problèmes. J'en ai discuté en détail avec M. Roberts.

Je vais d'abord demander à M. Giroux de nous parler des primes. Il m'a donné l'impression que les primes versées par VIA Rail avaient augmenté. J'en ai conclu qu'il y avait eu plus de progrès que prévu. C'est ce que j'ai compris, mais M. Benjamin semble relever une anomalie. Voulez-vous répondre, monsieur Giroux?

M. Benjamin: Puis-je poser une deuxième question à M. Giroux?

Le président: Si elle est brève, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Pour le tronçon Thunder Bay-Winnipeg, CP touche le plein montant de la prime, alors que le taux d'exactitude n'est que 38 p. 100. C'est incroyable.

[Text]

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. Benjamin, you are quite right. VIA is presently negotiating with the railways, and has been doing so for quite some time, towards a new agreement with CN and CP effective April 1, 1981. The question of incentives is one of the areas being looked at; I am quite sure VIA know very well some of the problems with respect to those incentives and will try to correct these in those negotiations.

At this stage, VIA being a Crown corporation in its own right and being responsible for the railway passenger program, we as a department take the position that they should try to obtain, through their own capabilities, as much as they can with respect to the contracts from CN and CP. Particularly with respect to this incentive area, there are some areas for improvement, as you rightly point out.

Do you wish me to pursue the costing question?

Mr. Pepin: On the confidentiality.

Mr. Giroux: With respect to the confidentiality of the costing information, this is definitely one area where VIA wants to have more access to CN and CP costs in order to properly evaluate some of the initiatives they want to undertake; whether they should proceed in one area or in another area. Our position on this is that VIA, CN and CP should be encouraged in that information exchange. If that does not work, there are provisions under the Railway Act for access to the CTC to make a decision on this particular course of action. That is something that is open to VIA should the negotiating approach between VIA and the two railways not work out.

We are quite conscious of this situation. We are keeping in close contact with VIA as to the progress of the negotiations and keeping the minister informed should any problems arise.

The Chairman: Do you have anything further?

Mr. Pepin: No. I just want to repeat that the problem exists, as Mr. Giroux said. Quite normally, we would like the two parties to try to resolve it before using other more dramatic means.

Mr. Benjamin: You could do it with two phone calls, one to each railway president.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Tell them it is either compulsory or they have to.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Tout d'abord une question d'ordre général. Je voudrais tout d'abord rappeler au ministre que la dernière véritable politique nationale des transports remonte à 1967-1968, lorsque la Commission canadienne des transports a été créée, sous la présidence de l'ancien ministre des Transports, Jack Pickersgill. Depuis ce temps-là il y a eu quelques efforts de faits conformément aux principes de d'abord servir l'intérêt public et ensuite la compétition.

Est-ce que le ministre est satisfait de la politique nationale des transports qui a été déposée à ce moment-là? Et maintenant que nous sommes dans les années 80 avec un nouveau ministre des Transports depuis à peu près huit mois, est-ce qu'il voit la nécessité de changer de façon profonde la politique

[Translation]

M. Giroux: Vous avez raison, monsieur Benjamin. VIA négocie depuis quelques temps avec le CN et le CP pour conclure un nouvel accord. Celui-ci doit entrer en vigueur le 1^{er} avril 1981. On étudie, entre autres, la question des primes; je suis certain que VIA est au courant des problèmes et tentera de les régler dans le cadre des négociations.

Comme VIA est la société de la Couronne chargée du programme de services voyageurs, le ministère lui laisse la responsabilité de négocier les meilleurs contrats possibles avec le CN et le CP. Mais vous avez raison de dire qu'il y a des problèmes dans le domaine des primes.

Voulez-vous que je parle des coûts?

M. Pepin: Du caractère confidentiel.

M. Giroux: Pour ce qui est du caractère confidentiel des informations sur l'établissement des coûts, VIA voudra certainement avoir plus d'accès aux informations portant sur les coûts encourus par le CN et le CP afin de pouvoir mieux évaluer les projets qu'elle veut entreprendre et choisir les domaines les plus rentables. Nous croyons qu'il faut encourager VIA, le CN et le CP à échanger des informations. Si cela ne donne rien, on peut invoquer la Loi sur les chemins de fer et demander à la Commission des transports de prendre une décision. Si les négociations entre VIA et les deux sociétés de chemin de fer n'aboutissent pas, VIA peut toujours invoquer la loi.

Nous suivons les négociations de très près. Nous sommes en contact avec VIA et nous informons le ministre des problèmes qui peuvent survenir.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Pepin: Non. Je voulais simplement confirmer que le problème existe, comme l'a dit M. Giroux. Nous préférierions que les deux parties essaient de le résoudre avant d'avoir recours à des mesures plus draconiennes.

M. Benjamin: Il suffit de téléphoner aux présidents des deux sociétés de chemin de fer.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Dites-leur que c'est obligatoire.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. First, a general question. I would remind the minister that the last real national transportation policy goes back to 1967-68, when the Canadian Transport Commission was created under the chairmanship of the former minister of transport, Jack Pickersgill. Since then, a few attempts have been made in the name of competition and serving the public interest.

Is the minister satisfied with the national transportation policy that was tabled at that time? We are now into the eighties and have had a new transport minister for the past eight months. Do you think that basic changes will have to be made in the national transportation policy over the next four,

[Texte]

nationale des transports durant les quatre, cinq, six, sept, huit ou neuf prochaines années? Ou pense-t-il qu'il est capable avec les lois qui existent actuellement de faire les réformes qui s'imposent peut-être?

M. Pepin: Je vais être d'une franchise désarmante! J'ai regardé ces possibilités-là, et surtout, j'ai regardé le calendrier législatif du ministère des Transports pour les prochaines années; comme par exemple, très prochainement, si nous avons une législation sur le tarif de la passe du Nid-de-Corbeau, cela va être monumental, cela va être extrêmement important. Il y a également la législation qui suivra le rapport de Dubin sur la sécurité de l'air. Également, la législation sur les méthodes d'enquête, etc. . . . Alors, mon impression actuelle, c'est que le calendrier législatif est tellement chargé, à mon avis, et c'est une opinion personnelle, on peut difficilement envisager de consacrer beaucoup de temps à un amendement de la législation nationale des transports. Alors, j'espère donc que nous agirons plutôt dans des secteurs particuliers. La politique des ports s'en vient également. Je pense donc qu'il y a priorité à donner à ces politiques spécifiques plutôt qu'à la politique générale des transports.

• 1630

M. Deniger: Merci. Monsieur le président, le Canadien national récemment faisait état encore de ses difficultés de financement et, je pense que c'est le docteur LeClair, il y a un mois, et le président, le docteur Bandeen cette semaine, qui soulevaient la possibilité de vendre des actions au public, des actions du Canadien national. Le ministre a répondu en Chambre à une des questions de l'ancien ministre des Transports que ce n'était peut-être pas une mauvaise idée. Et même l'ancien ministre des Transports semblait aussi être de cet avis. Est-ce que le ministre pourrait nous dire aujourd'hui quelle est son opinion sur ce sujet-là? Quels sont, selon lui, les avantages et les désavantages de «privatiser»... si l'expression est juste... le Canadien national?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: D'abord, j'ai toujours été et je suis encore un ardent défenseur des compagnies de la Couronne; et, dans un pays comme le Canada, où l'investissement étranger est tellement considérable, où il y a tellement de choses à faire, j'ai toujours pensé que l'action gouvernementale s'exprimant par ce médium que sont les compagnies de la Couronne était un instrument essentiel de développement économique. Donc, au point de départ, j'y suis sympathique.

Le CN a, depuis certaines semaines, manifesté beaucoup de passion et voudrait évidemment se soulager d'abord de certains aspects de leurs opérations actuelles qui ne sont pas très rentables, pour se lancer ensuite dans d'autres aspects du transport qui sont plus attrayants que ceux dans lesquels ils sont en partie maintenant, et qui ne sont pas très rentables... On les a vus parler, non seulement de développement du chemin de fer dans l'Ouest en particulier, mais parler également de leur intérêt pour une marine marchande en haute mer, de leur intérêt également pour des opérations portuaires. Déjà, à l'intérieur de Cast, de Halterm, etc., le CN est très vivant, très, très actif. Et, les plus récentes déclarations aux

[Traduction]

five, six, seven, eight or nine years? Or do you think that the necessary reforms can be carried out under existing legislation?

Mr. Pepin: I intend to be disarmingly frank. I considered these possibilities and looked at the department's legislative calendar for the next few years. Passing legislation on the Crow rate, for example, would be a monumental step. There will also be legislation tabled as a result of the Dubin Inquiry into aviation safety and legislation on investigative methods, et cetera. My opinion, and it is only an opinion, is that the legislative calendar is so full that it would be hard to devote a lot of time to amending national transportation legislation. I hope that we will be acting in specific sectors. The harbours policy is also coming up. I think that priority should be given to specific policies rather than to the national transportation policy.

Mr. Deniger: Thank you. Recently, Canadian National again revealed that it is having financial difficulty. The possibility of selling CN shares to the public was raised a month ago by Dr. LeClair and this week by Dr. Bandeen. In answer to questions raised in the House by the former Minister of Transport, the Minister said that it might not be a bad idea. Even the former Minister of Transport seemed to agree. Could the Minister give us his opinion on this? What are the advantages and disadvantages of privatizing, if that is the word, Canadian National?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: First of all, I have always been and will always be an ardent defender of crown corporations. In a country like Canada, where there is a great deal of foreign investment, there is not really much we can do. I have always thought that government action through crown corporations was an essential instrument of economic development. So, at the outset, I am sympathetic.

CN has been very vocal about this over the past few weeks and obviously wants to get rid of the parts of its operations which are not profitable and get into the more attractive areas of transport. They have talked not only about developing rail service in the west, but about their interest in an off-shore merchant marine and in harbour operations. CN is already very, very active in Cast and Halterm. The recent statements you referred to seem to indicate that CN could play an interesting role in areas other than transport, such as the development of natural resources. I personally do not move that quickly. I would rather CN take care of transportation first. To do this, they will need a lot of help; they will need

[Text]

quelles vous faites allusion, semblent laisser penser également qu'il y a d'autres domaines que les transports où le CN pourrait jouer un rôle intéressant, comme, par exemple, le développement des ressources naturelles. Je ne vais pas aussi vite que cela, moi. J'aimerais que le CN, d'abord, s'occupe du transport. Et, pour le faire, les besoins étant tellement considérables, comme vous l'avez rappelé, ils auront besoin d'aide financière, ils ont besoin d'investissement, ils auront besoin de fonds. Je vois la résolution du problème de la passe du Nid-de-Corbeau comme étant une source d'approvisionnement intéressante pour CN et ils y pensent également. Et, je vois la possibilité également que CN emprunte... Il y a des limitations à cela... Je vois également la possibilité qu'il y ait de la participation d'équités dans le CN, dans certaines parties du CN, dans certaines opérations du CN, dans certaines sociétés reliées à CN. Je vois très bien ces possibilités-là. Mais, je voudrais dire, en conclusion, que ce débat-là existe présentement au sein du ministère des Transports, et nous nous y attaquons avec intérêt, et avec un sens du devoir, pour en venir à des conclusions très rapidement.

M. Deniger: Je me réjouis, monsieur le ministre, que vous soyez un fervent croyant de la nécessité des corporations de la Couronne. Ce qui m'inquiète dans la possibilité de financement public du Canadien national, c'est que la dimension intérêt public, qui est souvent à la base même de la création d'une corporation de la Couronne, pourrait à ce moment-là être dangereusement affectée. Dans le cas justement où un bras d'une corporation de la Couronne financée en partie par des parts et des actions émises dans le public serait déficitaire, quelle est l'attitude du ministre à ce moment-là? Si les actionnaires vous arrivent et disent: «Écoutez, monsieur le ministre, ce n'est pas rentable! Nous sommes une compagnie privée, et on a des actions ouvertes au public... et on coupe justement ce service qui est déficitaire!» Quelle serait votre réaction devant une telle situation?

M. Pepin: Votre argument est le principal argument contre ce recours à l'investissement extérieur; évidemment c'est le principal argument. Et, c'est pourquoi, c'est à cela qu'il faut essayer de répondre. C'est pourquoi il me semble que de l'investissement extérieur dans certaines parties, dans certaines opérations, dans certaines succursales, se maîtriserait beaucoup plus facilement que de l'investissement intérieur dans le CN dans son ensemble. Et vice-versa.

• 1635

M. Deniger: Je peux vous avouer monsieur le ministre que là-dessus, je partage votre avis.

M. Pepin: Merci bien. Mais je dis souvent à M. Bandeen qui sourit en m'entendant, c'est ça qui est le gros défi... Non il n'est pas ici mais quand je lui dis cela en privé, c'est le grand défi du CN! CN a une double responsabilité, qu'il doit réconcilier... celle d'être un instrument gouvernemental avec un fort degré d'indépendance dans le développement des transports, puis de le faire d'une façon efficace, d'une façon rentable et en même temps d'exercer une responsabilité socio-économique, si on veut. C'est ça qui est «défiant», c'est ça qui est challenging dans le fait d'être CN. Je dis toujours à M. Bandeen qu'il ne

[Translation]

financial aid, investments and funds. I think that solving the prorated problem will prove profitable for CN and they think so as well. CN may also borrow, although there are limitations on that. There is also the possibility of equity holdings in CN, certain CN operations or companies associated with CN. These are definitely possibilities. This is now being discussed within the Department of Transport and we are trying, indeed it is our duty, to find a solution as quickly as possible.

Mr. Deniger: I am glad to hear, Mr. Minister, that you are a great believer in crown corporations. What worries me about the possible privatization of CN is that the public-interest aspect, which is often the reason why a crown corporation is set up, could be seriously threatened. If the arm of a crown corporation partly financed by private shareholders were to have a deficit, what would the Department's attitude be? If the shareholders come to you and say: "Listen, Mr. Minister, it is not profitable! We are a private company and our shares are sold to the public. The service that has a deficit should be cut out!" How would you react in a situation like this?

Mr. Pepin: It is obvious that you are arguing against outside investment. This is the type of thing we have to try to respond to. That is why I think that outside investment in certain parts, operations and branches would be much easier to handle than inside investment in CN as a whole. And vice versa.

Mr. Deniger: I agree with you on that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Thank you. I often say to Mr. Bandeen that that is CN's greatest challenge and he smiles when I say it. No, he is not here, but I have told him in private. It is CN's greatest challenge! CN has two responsibilities, which it must try to reconcile. As a highly independent government instrument, it must develop transportation efficiently and profitably without neglecting its social economic responsibilities. That is what is challenging about CN. I tell Mr. Bandeen that he should never envy his colleagues at CP, because he faces far greater chal-

[Texte]

devrait jamais envier ses collègues du CP parce que lui a des défis beaucoup plus grands que ceux qui se présentent à M. Sinclair ou à d'autres opérateurs du secteur privé proprement dit.

M. Deniger: A propos d'un autre mode de transport monsieur le président. La dernière politique de transporteurs régionaux remonte à M. Jamieson, et je crois que c'est en 1969, quand la carte aérienne canadienne était divisée en 5 régions. La Commission canadienne des transports avait le fardeau de réglementer cette division aérienne. Depuis ce temps monsieur le ministre, vous savez que la Commission canadienne des transports a souvent débordé de ses divisions géographiques, et plus récemment le Cabinet, dans un appel de la compagnie EPA concernant une route aérienne de Halifax à Toronto, renversait la décision de la Commission canadienne des transports. Est-ce que vous croyez à ce moment-là que la politique qui avait été annoncée par M. Jamieson en 1969 est encore viable? Et est-ce que vous prévoyez dans un avenir assez rapproché faire une déclaration, possiblement à la Chambre, concernant une nouvelle politique nationale des transporteurs régionaux?

M. Pepin: La réponse courte, c'est qu'on y travaille! Mais la réponse un peu plus longue quand vous me demandez si la politique des années 1960, de la fin des années 1960, la politique régionale de l'air est encore applicable aujourd'hui, je dis non, parce qu'elle a de toute évidence besoin d'amendements. Maintenant, la clause qui dit que le transporteur régional ne peut aller que dans la zone adjacente, une de ces 5 zones dont vous avez parlé, et la décision qui a été prise dans le cas de EPA volant directement à Toronto, violente cet élément de la politique des années 1960. Il faut faire des ajustements.

En 1977, je vais le plus rapidement que je peux, on a essayé de faire ces changements-là et il s'est produit des transformations, des changements, qui ont empêché que la révision de 1977 se matérialise. Les changements, c'était la vente de Nordair à Air Canada, c'était la fusion entre Transair et TWA... Ces éléments-là sont encore devant nous et auxquels se sont ajoutés d'autres éléments. La décision de M. Mazankowski sur Wardair, par exemple, qui change passablement.

Tout cela pour dire que le besoin d'une révision de la politique de 1966-1969 est assez urgente. Tout cela pour dire que c'est affreusement difficile. Tout cela pour dire qu'on y travaille fortement et qu'on espère, et qu'on pense arriver à un succès dans les prochains mois.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre s'il approuve le changement suivant. Au cours des 10 dernières années, la Commission canadienne des transports, lorsqu'elle émettait un permis d'exploitation de compagnie aérienne, se basait sur le critère suivant et je vais utiliser l'expression anglaise: public convenient and necessity. C'était le critère fondamental de toute décision de la Commission canadienne des transports pour l'émission de permis. Est-ce que le ministre croit que le moment serait opportun d'analyser et d'étudier l'aspect des réglementations, ou d'accélérer l'aspect compétition, et laisser à l'entreprise privée, qui est prête

[Traduction]

lenges than Mr. Sinclair or other operators in the private sector.

Mr. Deniger: I would deal with another mode of transportation, Mr. Chairman. The most recent regional carrier policy goes back to 1969, when Mr. Jamieson was Minister and the air space over Canada was divided into five regions. The Canadian Transportation Commission was responsible for regulating our air space. Since then, Mr. Minister, the CTC has often exceeded these boundaries and Cabinet recently rescinded a Commission decision concerning the Halifax-Toronto route after it was appealed by EPA. Given this, do you think that Mr. Jamieson's 1969 policy is still viable? Do you plan to make a statement in the near future, possibly in the House, on a new national policy for regional carriers?

Mr. Pepin: The short answer is that we are working on it. As to whether the regional carrier policy brought in at the end of the sixties is still applicable today, I would have to say no, because it obviously needs to be amended. The decision to allow EPA to fly directly to Toronto violates the clause of the 1960 policy that stipulates that a regional carrier can only operate in the zone adjacent to one of the five zones you referred to. Adjustments will have to be made.

In 1977, and I am going as quickly as I can, we tried to make those changes, but things happened that prevented the 1977 revision from being carried out. I am referring to the sale of Nordair to Air Canada and the amalgamation of Transair and TWA. These matters are still before us and others have been added. Mr. Mazankowski's decision on Wardair, for example, changes things considerably.

All this to say that there is an urgent need to review the 1966-1969 policy. And that it is extremely difficult. We are working hard on it and hope to get results within the next few months.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I would like to ask the Minister if he approves the following change. Over the past 10 years, the CTC has based its decision to issue operating permits to airlines on the criterion of public convenience and necessity. This basic criterion must be met before the CTC will issue an operating permit. Does the Minister think that this is a good time to review regulations and increase competition by letting private companies operate the runs that they are willing to invest in and take over?

[Text]

en fait à investir et prendre une route quelconque, la liberté justement de l'exploiter?

• 1640

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: C'est une tendance qui s'est manifestée très fortement aux États-Unis. On me dit que c'est une tendance dont on commence à revenir aux États-Unis. On s'aperçoit que les abus de la concurrence peuvent être dommageables pour le système de transport aérien lui-même. Dans toutes ces choses-là, vous me connaissez suffisamment pour savoir que je suis un homme du juste milieu. J'évite, j'essaie, du moins, d'éviter l'application de la fameuse loi du pendule qui consiste à aller de l'extrême gauche à l'extrême droite.

Si on parle de concurrence, il y en a beaucoup plus dans la situation actuelle au Canada, dans le secteur de l'aviation régionale en particulier, qu'il n'y en avait il y a quelques années. La concurrence est beaucoup plus forte. En fait, c'est un des éléments peut-être les plus importants de ce que nous voyons présentement parce que, même si notre politique régionale de l'air n'est pas très bien articulée pour le moment, cela n'empêche pas que la situation dans l'air est très bonne au Canada présentement. Il y a une concurrence assez considérable. Les prix sont parmi les plus bas du monde. L'efficacité est considérable. Le taux des accidents chez les transporteurs professionnels est très bas.

Alors, on ne peut pas dire que la situation soit mauvaise. Enfin, vous voulez qu'on tienne un plus grand compte de la concurrence dans l'établissement de la politique régionale de l'air et je veux vous remercier pour cette...

M. Deniger: Pas seulement dans la politique régionale, monsieur le ministre, mais aussi pour ceux qu'on appelle les third-level carriers et ceux qui demandent des licences 4 ou 9-4. Je pense que si l'entreprise privée veut investir et qu'elle est prête à le faire... Souvent, ce ne sont pas les transporteurs régionaux. Cela peut être le petit exploitateur à Rivière-du-Loup, par exemple, qui essaie d'acheter deux ou trois avions et de se lancer dans cette aventure-là. Souvent, la Commission canadienne des transports va lui dire non parce qu'il y a un autre type qui exploite et les gens ne se plaignent pas. C'est cet aspect-là que je voudrais que vous vérifiiez.

Dans un autre ordre d'idées, parce que ce n'est pas souvent qu'on a l'honneur de vous avoir ici, la politique portuaire semble être revenue à ce qu'elle était. C'est-à-dire qu'au début de la semaine, l'administrateur maritime a présenté le président du Conseil des ports nationaux comme le président du Conseil des ports nationaux et non plus comme l'administrateur des ports. Je voudrais savoir, monsieur le ministre, si vous avez l'intention de présenter à nouveau le projet de loi sur les amendements au Conseil des ports nationaux qui créait justement cette commission portuaire canadienne.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Pour procéder très rapidement, cette politique portuaire a été discutée pendant cinq ans, sinon dix. Il y a trois projets de loi qui sont morts sur le plancher de la Chambre des communes. Quand je suis arrivé là, j'ai trouvé qu'il y avait un

[Translation]

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: This trend is very much in evidence in the United States. I am told that the Americans are going back to this. They have seen that abusing competition can be bad for the air transport system. In any case, you know me well enough to know that I am a moderate. I try to avoid going from one extreme to the other, from the extreme left to the extreme right.

In Canada, there is far more competition now in regional aviation than there was a few years ago. Competition is much stronger. This is perhaps one of the most important factors at this time, because even if our regional aviation policy is not very clearly stated, the situation in Canada is very good. There is a considerable amount of competition. Our prices are among the lowest in the world. Efficiency is high and the accident rate for professional carriers is very low.

We cannot say that the situation is bad. You want us to give greater attention to competition when drafting a regional aviation policy and I thank you for this...

Mr. Deniger: Not only for regional carriers, Mr. Minister, but also for what are called third level carriers and those who apply for 4 or 9-4 licences. Often, it is not the regional carriers who are willing to invest. It maybe a small operator from Rivière-du-Loup who wants to buy two or three planes and go into business. The Canadian Transport Commission may turn him down, because someone else is operating in the area and there have been no complaints. That is what I wanted to check into.

To change the subject, since we are not often honoured with your presence, the Harbours policy seems to have gone back to what it was. At the beginning of the week, the administrator of Maritime Transportation introduced the chairman of the National Harbours Board as chairman of the National Harbours Board and not as the Harbours Administrator. Do you intend to retable the bill amending the National Harbours Board and creating the Canadian Harbours Commission?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Very quickly, the harbours policy has been under discussion for four or five years, if not ten. Three bills died on the floor of the House of Commons. I arrived in the middle of the debate on Bill C-50. Some members supported

[Texte]

débat qui se continuait au sujet du Bill C-50. Il y en avait certains qui le voulaient; la majorité, semble-t-il, ne le voulait plus. Certains avaient perdu intérêt, d'autres renouvelaient des oppositions qui ne s'étaient pas exprimées depuis un certain temps, etc., si bien qu'on a essayé, M. Sinclair et moi, de regarder la situation en neuf. On s'est aperçu que les commissions portuaires, étaient satisfaites de la situation qui leur était faite. Alors, on m'a dit: pourquoi troubler ces gens, pourquoi les ennuyer quand ils sont satisfaits de la situation? Le problème se pose à l'intérieur du Conseil des ports nationaux qui est en porte-à-faux parce qu'il est en transition entre ce qu'il était et ce qu'il ne devient pas.

Alors, je vois M. Franche qui sourit franchement.

Alors là, j'ai rencontré trois fois, quatre fois avec M. Sinclair les administrateurs, les «port authorities». On a discuté de cela dans tous les sens. On a discuté surtout de la réforme du National Harbours Board system et la tendance actuelle est vers la formation de sociétés de la Couronne, de mini-sociétés de la Couronne sur le plan des ports locaux, ce qui tendrait à résoudre le problème qui se pose, à Vancouver en particulier, de la participation des autorités locales à l'administration du port, qui est une grande préoccupation.

C'est vers cela qu'on s'oriente maintenant. M. Sinclair a rencontré tous ces gens-là plusieurs fois et il est en voie de rédiger maintenant un document que je vais revoir, évidemment, pour corriger les virgules, et qui deviendra probablement un document du Cabinet. Alors, on espère qu'on aura une politique des ports en réponse aux efforts qui sont faits depuis cinq ans.

M. Deniger: Deux courtes questions, deux très courtes questions qui se posent facilement, monsieur le président, quant à Air Canada.

• 1645

Un député de l'opposition en Chambre a laissé sous-entendre aujourd'hui que les relations entre vous-même et le président d'Air Canada n'étaient peut-être pas aussi bonnes que celles que vous entretenez avec le président du conseil d'administration du CN. Pourriez-vous indiquer, pour le dossier, quel est l'état de vos relations avec le président d'Air Canada? Moi, je sais qu'elles sont très bonnes, mais j'aimerais vous l'entendre dire.

M. Pepin: Eh bien, je dirais qu'elles sont excellentes, juste pour en mettre un peu plus que vous.

M. Deniger: D'accord.

Ma dernière question, monsieur le ministre. Verriez-vous des objections à ce que le vérificateur général du Canada procède à une vérification intégrée totale et complète de toutes les opérations de VIA Rail, d'Air Canada et du Canadien National selon sa nouvelle méthode de vérification qu'il a rendue publique le 12 juillet dernier?

M. Pepin: Je ne connais pas l'opinion de M. Roberts là-dessus. Je connais l'opinion de M. Taylor. Vous avez dit Air Canada ou VIA?

M. Deniger: Les trois, VIA, Air Canada et CN.

[Traduction]

it, but the majority did not want it anymore. Some had lost interest, others raised objections that had not been brought up for a while, et cetera. Mr. Sinclair and I tried to look at the situation in a new light. We realized that the Harbours Boards were satisfied with the situation. I was asked why we should bother these people if they were satisfied. The problem is within the National Harbours Board, which is out of line because it is in transition between what it was and what it is not becoming.

I see that Mr. Franche is smiling.

Mr. Sinclair and I met three or four times with the port authorities and discussed all possible aspects of this. We dealt mainly with the reform of the National Harbours Board system and the current trend is toward turning local harbours into mini Crown corporations, which would solve the problem of participation of local authorities in harbour administration, which is causing great concern, particularly in Vancouver.

This is the direction we are taking. Mr. Sinclair has met with these people several times and is in the process of drafting a document. I will naturally look over it and make minor corrections, and it will probably become a cabinet document. We hope that the efforts that have been made over the past five years will result in a harbours policy.

Mr. Deniger: I have two short questions on Air Canada.

An opposition member implied today in the House that your relations with the president of Air Canada were perhaps not as good as those you have with the chairman of the board of directors of CN. For the record, could you describe your relations with the president of Air Canada? I happen to know that they are very good, but I would like to hear you say so.

Mr. Pepin: I would go even further than you, and say that they are excellent.

Mr. Deniger: Fine.

Finally, Mr. Minister, I would like to know whether you would object if the Auditor General of Canada conducted a comprehensive audit of VIA Rail, Air Canada, and Canadian National, using the new auditing method he made public on July 12 last?

Mr. Pepin: I do not know Mr. Roberts' opinion on this. I do know what Mr. Taylor thinks. Did you say Air Canada or VIA?

Mr. Deniger: I mentioned all three, VIA, Air Canada, and CN.

[Text]

M. Pepin: Je ne suis pas encore arrivé à une conclusion là-dessus. Je vais m'y attacher. M. Taylor a fait un discours important sur cela en disant . . .

M. Deniger: Qu'il était contre.

M. Pepin: . . . que ces concepts-là ne s'appliquaient pas dans les compagnies de la Couronne qui, justement, cherchent à travailler comme dans le secteur privé. Par conséquent, les mêmes critères, disait-il, ne s'appliquaient pas. Mais j'avoue ne pas avoir réfléchi très longtemps sur cela.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

The next questioner I have on my list is Mr. Ellis. However, I have had a request from Mr. Althouse, because he has to leave at 5.00 p.m., to ask committee members if they would agree to hear him first. It is up to the members of the committee; I am in your hands.

Mr. Ellis: How late are we going to sit?

The Chairman: Until 6.00 p.m. if you wish.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I apologize to my colleague from the NDP, but I am anxious to get away at 5.00 p.m. as well.

Mr. McDermid: And leave me to carry the load, eh?

Mr. Ellis: And leave you to carry the load. I cannot think of anyone whose shoulders are broader or whose body stronger.

Mr. Chairman, I have to say that the committee is unfair to members from rural Ontario; you serve only coffee and rural Ontario members drink milk, you see. We do not have coffee in that part of the country.

The Chairman: I think there is a quart of half-and-half back there, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I have been known to drink it. It helps.

An hon. Member: You have been known to drink a lot.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you to the minister, I want to follow up on the questions I was asking in the House today. While we will not have time to do them all, I would like to deal specifically with the matter of the increase of something like 300 per cent in the landing fees at the four major airports in Canada, and to repeat that in my opinion this department has turned into an adversary of general aviation, particularly private aviation; that in my opinion that fee is nothing more than a deterrent.

There are more pilots and aircraft owners per capita in Canada than in any other country, including the United States, and to change that kind of fee to these people is, it seems to me, a penalty they do not deserve. If I take a person in my car and drop them off at Toronto International Airport, it does not cost me anything other than the parking fee if I stay there. But if I take any airplane and drop someone off at Toronto International Airport it costs me a five dollar landing fee, and it seems to me that is totally unfair.

Private aircraft pay a particularly heavy tax for aircraft fuel. It amounts to 30 per cent of the total cost of the fuel in the various royalties and taxes and levies that are put on by not just the Department of Transport obviously, but all the

[Translation]

Mr. Pepin: I have not as yet reached a conclusion on this. I am going to look at it more closely. Mr. Taylor made an important speech on the subject, in which he said . . .

Mr. Deniger: He said he was opposed to the idea.

Mr. Pepin: . . . that the concepts did not apply to crown corporations trying to function as though they were in the private sector. He said that therefore the same criteria did not apply. However, I must confess that I have not given the question a great deal of thought so far.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Le prochain nom sur ma liste est celui de M. Ellis. Cependant, M. Althouse m'a demandé de prendre la parole avant, parce qu'il doit partir à 17 h 00. C'est à vous de décider.

M. Ellis: Jusqu'à quelle heure allons-nous siéger?

Le président: Jusqu'à 18 h 00, si vous le voulez.

M. Ellis: Je m'excuse auprès de mon collègue du NDP, monsieur le président, mais il faut que je parte à 17 h 00 également.

M. McDermid: Et me laisser toute la responsabilité, n'est-ce pas?

M. Ellis: Et vous laisser toute la responsabilité. Vous êtes tout à fait à la hauteur de la tâche.

Je veux faire remarquer, monsieur le président, que le Comité n'est pas juste envers les députés des régions rurales de l'Ontario; on ne sert que du café et nous, nous ne buvons que du lait. Nous n'avons pas de café dans cette région du pays.

Le président: Je pense qu'il y a là une pinte de «moitié-moitié», monsieur Ellis.

M. Ellis: Cela m'est déjà arrivé d'en boire. Cela aide.

Une voix: Cela vous est déjà arrivé de boire beaucoup.

M. Ellis: Je veux donner suite aux questions que je posais à la Chambre aujourd'hui, monsieur le ministre. Bien que nous n'ayons pas le temps de les aborder toutes, je veux soulever surtout la question de l'augmentation de l'ordre de 300 p. 100 dans les droits d'atterrissage aux quatre aéroports principaux du Canada. A mon avis, ce ministère s'est fait l'adversaire de l'aviation générale, surtout de l'aviation privée; ces droits constituent purement et simplement une dissuasion.

Le Canada a plus de pilotes et plus de propriétaires d'avions par habitant que tout autre pays, y compris les États-Unis. A mon avis, ces droits constituent une punition que ce groupe ne mérite pas. Si j'amenaïs quelqu'un à l'Aéroport international de Toronto en voiture, je n'ai qu'à payer le stationnement si je reste à l'aéroport. Cependant, si j'amène quelqu'un à l'Aéroport international de Toronto en avion, il faut que je paie un droit d'atterrissage de \$5. C'est tout à fait injuste, à mon avis.

Les propriétaires d'avions privés paient une taxe très élevée pour le carburant d'avion. Elle représente 30 p. 100 du coût total du carburant et comprend toutes les redevances, les taxes et les impôts qui sont rajoutés non seulement par le ministère

[Texte]

other various government agencies. It seems to me if the cost of landing has to be increased, and I am not at all sure that it has to be, perhaps that is a more equitable way to do it. Certainly the cost of billing of the landing fees must be greater than the \$1.65; in fact, I would wonder if perhaps it is not close to the \$5. Last year I received two different bills for landings I did not make, and while I got credit for them when I reported them, obviously the cost is twice as much because someone else was not billed. I was billed and I did not pay because I had not landed on those particular dates, as my log clearly showed; yet others, if there were indeed those landings, got away without paying.

• 1650

Perhaps I could stop there, Mr. Minister. I have more arguments but I would like to come back to this fear I have that it is put on strictly as a deterrent.

Mr. Pepin: We could debate for quite awhile the concept of fairness and unfairness in this matter. It seems to me the priority should be given to those 56 million passengers who go through Canadian airports. It seems to me this is where the fairness concept must apply first. Personally, there is no vengeance in my mind at all; not at all. I would like to give the priority to those 56 million travellers.

But maybe there is some rectification. This applies only to four airports, Mirabel, Dorval, Vancouver and Toronto, and I think in each instance there are other airports that can be used. In Vancouver there is Abbotsford that can be used, and other places also. It applies only to those four airports. The increase is 300 per cent but that is only in this category, Mr. Ellis. In other categories it is 15 per cent. You realize that, I am sure.

Mr. McDermid: How much?

Mr. Pepin: Fifteen per cent. For domestic international landing fees, 15 per cent; 15 per cent in commercial and noncommercial flying clubs, and so on. It is only in those four airports, it is only for that kind of piston engine plane. And it is the first increase in two years, which is not immaterial because you have also had a degree of inflation apparently. As for the cost, part of the answer I gave you this afternoon in the House is that when I questioned how much of similar service costs in the country next door, that is, in the United States, I found that at Kennedy Airport, in Boston, at LaGuardia, the level is \$50 for landing. Consequently, I did not have the feeling, although you may disagree, that this was unfair.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you to the minister, I would never accuse him of vengeance. I doubt very much that he has a mean bone in his body.

[Traduction]

des Transports mais également par d'autres organismes gouvernementaux. S'il faut augmenter le droit d'atterrissage, et je n'en suis pas du tout convaincu, j'estime qu'il y a un moyen plus équitable de le faire. Il n'y a pas de doute que le coût de la facturation des frais d'atterrissage doit être plus élevé que \$1.65. Je me demande si ce n'est pas plutôt \$5. L'an passé, j'ai reçu deux factures pour des droits d'atterrissage qui ne me concernaient pas et même si on a rectifié la situation lorsque je l'ai signalée, je suppose que dans ce cas les frais pour cette facturation ont été deux fois plus élevés car il a fallu facturer quelqu'un d'autre. On m'a facturé et je n'ai pas acquitté cette facture car je n'avais pas fait d'atterrissages ces jours-là, comme mon journal de bord l'indiquait clairement, pourtant d'autres ont pu, si ces atterrissages étaient exacts, s'en tirer sans payer.

Peut-être que je pourrais m'en tenir là, monsieur le ministre, car j'aurais d'autres raisons à invoquer mais je veux surtout revenir sur ce fait que je crains bien que cette mesure ait été établie strictement à titre dissuasif.

M. Pepin: Nous pourrions discuter longtemps la question de savoir si cette mesure est juste ou non. Il me semble qu'il faut donner la priorité à les 56 millions de passagers qui se servent des aéroports canadiens. C'est dans leur cas à mon avis qu'on doit appliquer le principe de la justice. Je vous dirais qu'il n'y a aucun esprit de vengeance de ma part dans ce cas; j'aimerais donner la priorité à ces 56 millions de voyageurs.

Cependant il faudrait peut-être apporter quelques rectifications et dire que cela ne s'applique qu'à quatre aéroports; Mirabel, Dorval, Vancouver et que, dans chaque cas, on peut se servir d'un autre aéroport. Par exemple, pour Vancouver, on peut se servir d'Abbotsford et d'autres endroits encore. L'augmentation est de 300 p. 100 mais elle ne vise que cette catégorie, ces quatre aéroports, monsieur Ellis, car pour les autres catégories cette augmentation est de 15 p. 100. Je suis sûr que vous êtes au courant.

M. McDermid: De combien?

M. Pepin: De 15 p. 100. Les droits d'atterrissage internationaux au pays augmenteront de 15 p. 100; pour les clubs d'aviations commerciaux et non commerciaux etc. Ils augmenteront de 15 p. 100. Ceci ne s'applique qu'à ces quatre aéroports et uniquement pour ce genre d'avion à moteur à pistons. Et il faut ajouter qu'il s'agit de la première augmentation depuis deux ans, ce qui n'est pas excessif, apparemment, compte tenu de l'inflation. Pour ce qui est du coût de l'opération, la réponse partielle que je vous ai fournie cet après-midi à la Chambre, c'est qu'ayant fait enquête pour savoir quels étaient ces droits chez nos voisins à l'aéroport Kennedy, à Boston, à LaGuardia, on m'a indiqué que ces coûts étaient là-bas de \$50 par atterrissage. Par conséquent, bien que vous puissiez n'être pas d'accord, j'ai l'impression que ce n'est pas injuste.

M. Ellis: Monsieur le président, je ne voudrais jamais accuser monsieur le ministre d'avoir un esprit de vengeance. Je suis sûr qu'il n'est pas capable d'avoir la moindre mauvaise intention.

[Text]

Mr. Pepin: Are you sure?

Mr. Ellis: He is a little fellow, and sometimes these little fellows get snarky.

Seriously, it seems to me common sense would indicate, from just what you have said, that it is a deterrent. Mr. Minister, I know you have flown into Vancouver, probably more than I have, and you could not possibly expect to use Abbotsford as an alternate to Vancouver. If I am flying my own airplane into Vancouver I am not going to land at Abbotsford; it is too far out of my way. Of course, the chances of my flying into Vancouver are not very frequent.

On the other hand, when I have a problem, I have to fly into Toronto International to get it fixed. Or if I want work done on some of the instruments, to get a good operator I have to fly into Toronto International. It seems to me that with the heavy load, the great number, if you will, of aircraft in Canada, many of them concentrated in southern Ontario, you are now also legislating against those operators who happen to have their facilities on the major airports, and you are taking business away from them.

• 1655

Again, if you feel there is a need for the increased cost, then consider the long list of fees. I am sure you are aware that per litre the cost of gasoline for our aircraft is higher than for any other gasoline in the country, higher than automobile gasoline. We pay royalties, provincial income tax, federal income tax, a Syncrude levy, federal sales tax, Ontario provincial tax, a DOT airport fee, Canada Excise tax; we pay all those things. If you feel there is a need for increased revenue, then that DOT airport fee of 1.68 cents per litre might well be increased. I would have some difficulty arguing that with you. But the cost of administration, the cost of billing, the cost of looking after these \$5 charges on that very exotic computer that sends them out, and, as I said, sometimes sends them out incorrectly, it seems to me would be greatly offset by putting it on the cost of fuel. It just seems to me straight common sense would point to that as they way to add to your fees, if indeed you see it as necessary.

Again, I submit to you that while I do not charge you with being a vengeful person, nonetheless, I think it is a deterrent to stop me and my light aircraft from going into Toronto International.

Mr. Pepin: I have followed your reasoning and presumably we have a choice of who we are going to antagonize. If you put it on fuel, obviously the person who does not go up as often as you might do but who travels greater distances would be annoyed. He would be the angry party here.

Anyway, maybe Mr. McLeish can do some philosophizing on the subject for you.

The Chairman: Mr. McLeish.

[Translation]

M. Pepin: En êtes-vous sûr?

M. Ellis: Il faut se méfier . . .

Pour parler sérieusement, d'après ce que vous dites, il me semble que c'est là une mesure de dissuasion. Monsieur le ministre, je sais que vous avez pris l'avion pour Vancouver probablement plus de fois que moi et vous n'utiliseriez certainement pas Abbotsford comme solution de rechange. Si je pilote mon propre appareil pour atterrir à Vancouver, je ne veux pas aller atterrir à Abbotsford, c'est trop loin. Bien sûr, je ne vais pas fréquemment à Vancouver . . .

D'autre part, si j'ai des difficultés avec mon émetteur localisateur d'urgence, je dois me rendre à l'aéroport international de Toronto, pour le faire réparer ou pour faire réparer tout autre appareil, d'ailleurs. C'est en effet à cet aéroport que je trouverai quelqu'un de compétent pour arranger mes instruments. Il me semble que compte tenu de la grande quantité d'avions que nous avons maintenant au Canada, dont beaucoup se trouvent dans le sud de l'Ontario, vos lois nuisent aussi aux spécialistes qui ont installé leurs ateliers dans les principaux aéroports car vous leur retirez des affaires.

Si vous pensez qu'il faut accroître ce coût, vous devriez peut-être méditer sur cette longue liste des droits que nous avons à acquitter. Je pense que vous êtes au courant du fait que le carburant pour avions coûte plus cher que l'essence pour automobile par exemple: nous versons des redevances, des taxes provinciales sur le revenu, des impôts fédéraux sur le revenu, un droit à Syncrude, des taxes fédérales de vente, une taxe provinciale de l'Ontario, un droit d'aéroport au ministère des Transports, une taxe d'accise canadienne; nous payons tout cela. Si vous pensez devoir obtenir des recettes supplémentaires, vous pourriez accroître ces droits d'aéroport du ministère des Transports qui s'élèvent à \$1.68 le litre et, dans ce cas, j'aurais du mal à vous critiquer. Mais pour ce qui est des frais d'administration, des frais de facturation, des frais qui se rapportent à ces droits de \$5, c'est-à-dire de cet ordinateur très bizarre qui envoie des factures quelques fois à tort, vous pourriez en récupérer une grande partie, me semble-t-il, en les intégrant au prix du carburant. Il me semble que si vraiment vous pensez que c'est nécessaire d'augmenter les droits, le bon sens indiquerait qu'il faudrait faire porter ces augmentations sur le carburant comme je viens de le dire.

A nouveau, je ne vous accuse pas d'esprit de vengeance, mais je crois que c'est prendre une mesure de dissuasion à mon égard d'empêcher que j'atterrisse avec mon appareil léger à l'aéroport international de Toronto.

M. Pepin: J'ai suivi votre raisonnement et il en résulte donc que nous avons le choix quant aux personnes que nous pouvons mécontenter. Si nous augmentons le carburant, nous allons mécontenter ceux qui ne décollent pas si souvent mais qui voyagent sur des longues distances.

De toute façon, peut-être que M. McLeish pourra discuter de cette question avec vous.

Le président: Monsieur McLeish.

[Texte]

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, the minister has really touched on the significant factors. The question of the actual cost of processing a light aircraft into an international airport such as Toronto is quite comparable to that of processing, from the point of view of air traffic control, a 747; yet the light airplane pays only a fraction of the actual costs involved.

We are not attempting to match the actual revenue with the cost through the landing fee. I would also point out that we had not touched the landing fees for light airplanes at major airports for many, many years. So while the 300 per cent appears in one jump to be excessive, when you consider the years during which the small airplanes did not pay a reasonable landing fee, I think the 300 per cent was not in any way unreasonable. The fact is, had we in mind to put in a landing fee that was by itself designed to discourage light airplanes, we would not have stopped at \$5. What I am trying to point out is that it really was not the intention to use that fee to discourage light aircraft.

As far as the fixed-base operators at Toronto International are concerned, we have had recent discussions with them concerning proposals they all have to expand their facilities, and they have assured us that the large private airplanes of the business jet variety, the large high-performance twins and so on, are really what they are catering to. The proportion of their business catering to small light airplanes is not significant.

The Chairman: A final question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, it is difficult to bring this down to a very small point. I fly in and out of the Toronto area, not frequently but often enough, and in the Montreal-Dorval area as well, and I know it does not take an air traffic controller any more time to handle a light aircraft than it does a large aircraft; let us face it. The air traffic control system across Canada is set up for the heavy jets but we do not reinforce the runways for a 172 or a Piper Arrow or something like that. You do not reinforce the runways for that; that is part of the cost.

• 1700

The air transport control cost is an insignificant part of the overall. They must be there for the big jets, they must be there for the business jets. I am looking here particularly at the private aircraft. The business jets and the light twins already enjoy certain tax advantages that are not available to the private aircraft owners. For example, in the commercial air service they are not subject to the 9 per cent federal sales tax, while we in the private industry are. Also, between 1974 and 1978 private aircraft paid over 22 per cent in federal taxes, plus provincial retail taxes, while commercial aircraft paid nothing.

[Traduction]

M. Walter McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Le ministre vient de nous indiquer quels sont les facteurs importants dans ce cas. Le prix de revient pour s'occuper de l'atterrissage ou du décollage d'un appareil léger dans un aéroport international du genre de Toronto et, au point de vue contrôle du trafic aérien, est comparable à celui nécessaire pour s'occuper d'un 747 et pourtant l'appareil léger ne paie qu'une fraction du prix de revient réel de ces opérations.

Nous ne cherchons pas en établissant ces droits d'atterrissage à obtenir des recettes en rapport avec les frais impliqués. Je vous ferai aussi remarquer que cela fait des années que nous n'avons pas changé, dans le cas des aéroports principaux, les droits d'atterrissage pour les appareils légers. Donc, s'il semble que 300 p. 100 soient excessifs, si vous tenez compte du nombre d'années au cours desquelles les petits appareils n'ont pas versé de droits d'atterrissage raisonnables, je crois que vous vous rendrez compte que cette augmentation de 300 p. 100 est tout à fait justifiée. Si nous avions vraiment eu l'intention de décourager l'atterrissage des petits appareils, nous aurions augmenté les droits au-dessus de \$5. Je veux donc préciser que nous n'avons aucunement l'intention de décourager le trafic des petits appareils.

Quant à ces spécialistes qui font les réparations et qui ont leurs ateliers à l'aéroport international de Toronto, nous leur avons récemment soumis des propositions pour donner de l'expansion à leurs installations. Ces spécialistes en réparation nous ont assurés que le gros de leur travail se rapportait aux avions à réaction privés pour hommes d'affaires et aux bimoteurs de grande performance, et cætera. La part de leur travail en ce qui a trait aux petits appareils est très peu importante.

Le président: Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Il est difficile de résumer cette affaire: Je décolle et atterris dans la région de Toronto, pas tellement fréquemment mais assez souvent, ainsi que dans la région de Montréal-Dorval, et je sais bien que pour un contrôleur du trafic aérien il ne faut pas plus de temps pour s'occuper d'un petit appareil que d'un gros appareil. Le système de contrôle du trafic aérien au Canada a été établi pour les gros avions à réaction et, par contre, vous n'avez pas eu à dépenser pour renforcer les pistes d'atterrissage dans le cas des Cessna 172 ou des Piper Arrow ou des petits appareils de ce genre. Les pistes ne sont pas renforcées pour ce genre d'avion, mais cela fait partie du coût.

Le coût du contrôle de la circulation aérienne ne représente qu'une partie négligeable du coût global. Il faut avoir ce service pour les grands avions à réaction et les avions à réaction d'homme d'affaires. Ce qui m'intéresse surtout, ce sont les avions privés. Les avions à réaction d'hommes d'affaires et les bimoteurs ont déjà certains avantages fiscaux dont les propriétaires privés d'avion ne jouissent pas. Par exemple, les avions commerciaux ne sont pas soumis à la taxe de vente fédérale de 9 p. 100 tandis que nous, les propriétaires privés d'avion, y sommes soumis. De plus, entre 1974 et 1978, les avions de propriétaire privé ont payé plus de 22 p. 100 en taxes

[Text]

Mr. Minister, I do not feel that the fact I am on the radio for ten seconds with an air traffic controller when I am vectoring into Toronto really compares with the time and the care they have to give to a heavy jet. That, and all the other services that are there for heavy jets, are what cost the time. If indeed the cost of landing has not gone up over the last couple of years, certainly over that period of time the gasoline airport tax fee has gone up. Once again I come back to the fact that this is where the increase should be put, if indeed there is a need for an increase, rather than in this illogical and, in my opinion, indefensible way of doing it.

The last thing I want to put before you, Mr. Minister, is the manner in which this increase was placed before those of us in the private sector. In the past there have been discussions with some of those—what was the terminology I used in my question this afternoon?—available and knowledgeable associations that support the aircraft industry, and my clear understanding is that this time there was not that consultation. In fact, they were notified by telex and that was the first time they became aware of it. In the past there have been sit-down discussions with these associations, but not this time. If there had been that discussion, I think you might have been more aware of these many points that I have been making, and perhaps might have looked at it a little differently.

Mr. Pepin: I remember it because a number of people wrote to me on that subject, and I remember invoking the fact of the election as a reason.

Maybe Mr. McLeish has more on that.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the minister is quite correct on that point. It is our normal practice to consult. I presume we will continue our normal practice of consultation in the future when we find it necessary to further increase landing fees.

Mr. Pepin: Mr. Ellis, this is a decision that I did play a role in making. Somebody has got to stop the buck somewhere. I thought we were asking the people using these four major airports to make a fair contribution to the cost of operating the facilities.

I am not a philosopher of cost recovery, but what strikes me is the number of people in Canada who would like to have an airport. Consequently, it seems to me, speaking of fairness and unfairness, there is a responsibility on the part of the department to charge fair contributions to people using these airports, because the department needs the money. The whole of the air division only cost recovers 50 per cent, if I remember well, of its operation. So you have a bit of a responsibility to bring in some money, to make a contribution to the development of airports in other parts of Canada where people would love to have something like that but where they do not have it at all now.

[Translation]

fédérales et en taxes de vente provinciales, tandis que les avions commerciaux n'ont rien payé.

A mon avis, monsieur le ministre, les dix secondes qu'un contrôleur de circulation aérienne passe avec moi à la radio pour me radioguider à Toronto n'est rien à côté du temps et de l'attention qu'ils doivent accorder à un gros avion à réaction. Ce service et tous les autres services qui existent pour les gros avions à réaction demandent beaucoup de temps. S'il est vrai que les droits d'atterrissage n'ont pas augmenté depuis quelques années, il est aussi vrai que les taxes sur le carburant ont augmenté pendant cette période. Je répète que, s'il doit y avoir augmentation, ce sont ces taxes qui devraient être augmentées plutôt que les droits d'atterrissage, ce que j'estime illogique et indéfendable.

Mon dernier point, monsieur le ministre, a trait à la façon dont le secteur privé a été informé de cette augmentation. Par le passé, il y a eu des discussions avec certaines—quels étaient les mots que j'ai utilisés cet après-midi?—associations disponibles et bien informées de l'industrie de l'aviation et je crois savoir pertinemment qu'il n'y a pas eu consultation cette fois. On a informé les associations par voie de télex et c'était la première fois qu'elles en avaient entendu parler. Il y a eu des consultations avec ces associations par le passé, mais ce ne fut pas le cas cette fois. Si on avait procédé à ces consultations, je pense que vous auriez été plus conscient des questions que j'ai soulevées, et que vous auriez peut-être envisagé la situation un peu différemment.

M. Pepin: Je me souviens de cette situation, parce qu'un bon nombre de personnes m'ont écrit à cet égard. Je me souviens que je leur avais dit qu'on n'avait pas procédé à ces consultations à cause de l'élection.

M. McLeish a peut-être plus de renseignements à ce sujet.

M. McLeish: Le ministre a tout à fait raison, monsieur le président. D'habitude nous procédons à une consultation. Je suppose que nous continuerons de le faire à l'avenir lorsqu'il deviendra nécessaire d'augmenter encore les droits d'atterrissage.

M. Pepin: J'ai participé à la prise de cette décision, Monsieur Ellis. Il faut que quelqu'un en assume la responsabilité. A mon avis, nous demandons aux pilotes qui utilisent ces quatre grands aéroports de contribuer de façon équitable au coût de fonctionnement des installations.

Je ne suis pas partisan de la récupération des coûts, mais je suis frappé par le nombre de gens au Canada qui aimeraient avoir accès à un aéroport. Par conséquent, j'estime qu'il incombe au ministère de faire payer aux gens qui utilisent les aéroports des contributions équitables, parce que le ministère a besoin de l'argent. Si je me souviens bien, le programme des transports aériens ne récupère que 50 p. 100 de ses coûts de fonctionnement. Il nous incombe donc de trouver de l'argent pour faciliter la mise en place d'aéroports dans d'autres régions du Canada, où les gens aimaient bien avoir un aéroport mais où il n'a rien pour l'instant.

[Texte]

That is the kind of consideration I had in mind when the decision was made, and I am quite sure you want to take that into consideration too.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

• 1750

Monsieur le ministre, j'étais du voyage dans l'Est et dans l'Ouest et il m'a été permis de voir que dans ce pays, nous avions des installations gigantesques et très modernes. Par contre, il y en avait d'autres, qui étaient moins modernes.

Cependant, je suis encouragé parce que dans vos propos du début, vous avez parlé de quelques faiblesses qu'on était déjà en train de corriger. Il est bien beau de critiquer, mais il faut quand même rendre hommage au ministère des Transports qui évolue, peut-être à pas de tortue, mais qui évolue quand même.

Monsieur le ministre, je vais vous poser quelques petites questions très brèves qui ne coûtent rien. J'espère qu'on pourra se pencher un peu plus vite sur ces questions qui ne coûtent rien que sur des questions qui coûtent des milliards.

J'aimerais aborder avec vous le dossier Nordair-Québecair. C'est un dossier que, personnellement, j'ai à cœur puisqu'il touche ma région qui est très éloignée des grands centres et un peu faible sur le plan de l'organisation. Il touche également des régions comme celles du Bas Saint-Laurent, de Québec, de l'Est en particulier où la fusion Nordair-Québecair est très importante si on veut parler de rationalisation du transport.

Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion de vous poser quelques questions à ce sujet et, récemment, je vous entretenais également d'un fait que vous connaissez également très bien. En effet, le gouvernement du Québec, je pense, vient de vous faciliter les choses en se portant acquéreur des 11 p. 100 que les Caisses d'entraide économique détenaient. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer que ce geste va accélérer les choses et que, par ricochet, on va cesser de dire que les 73 députés du Québec ne voient pas aux intérêts des clients.

The Chairman: Mr. Minister.

M. Pepin: J'aimerais pouvoir vous donner une réponse, mais ce n'est pas facile. Peut-être me condamnez-vous pour avoir tendance à donner de l'importance aux difficultés de cette opération-là. Je vous ai déjà dit, je pense, qu'une de mes convictions, c'est que quand on cherche à résoudre des problèmes, il ne faut pas sciemment en créer d'autres plus difficiles que celui qu'on cherche à résoudre. Voilà un peu comment je vois la question de Nordair, moi. Il y a des problèmes d'intérêts chez les acquéreurs possibles, il y a également des problèmes de réconciliation des administrateurs possibles, des administrateurs des deux côtés, il y a des problèmes de réconciliation des intérêts des employés et des syndicats dans cette acquisition de Nordair qui sont, à mon avis, plus complexes que certains ne le pensent.

J'espère qu'on va résoudre le problème un de ces bons matins, mais la responsabilité, aussi, est en grande partie chez ceux qui cherchent à acquérir cette compagnie. Je les ai vus un

[Traduction]

J'ai pris la décision en tenant compte de ce genre de considérations, et je suis certain que vous voudrez en tenir compte aussi.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in my travels in eastern and western Canada, I noticed that we have some huge and very modern facilities in this country. I also noticed, however, that we have some which are considerably less modern.

I am nevertheless encouraged because in your opening remarks you spoke about some situations which were already being corrected. It is all very well to criticize, but we do have to pay tribute to the progress being made by the Department of Transport, even if it is being made at a snail's pace.

I have a few very short questions, Mr. Minister, which do not involve any expenditures. I hope that matters which do not involve any cost could be dealt with more quickly than issues involving billions of dollars.

I would like to raise the Nordair-Quebecair question with you. I feel very strongly about this matter, because it affects my region, which is very far from the major centres and somewhat lacking from the point of view of organization. This question also affects regions such as the Lower St. Lawrence, Quebec City, and the eastern part of the province in particular, where the Nordair-Quebecair merger is very important to rationalizing transportation services.

I have already asked you a few questions on this matter, Mr. Minister, and I recently discussed with you a situation that you are quite familiar with. The fact is that the Quebec government has recently made things easier for you by acquiring the 11 per cent held by the Caisses d'entraide économique. Can you assure us that this will hasten things, and that as a result people will stop saying that the 73 Quebec M.P.s do not look after their constituents' interests?

Le président: Monsieur le ministre.

Mr. Pepin: I would like to be able to give you an answer, but there are no easy solutions. You may perhaps blame me for tending to see serious difficulties here. As I have already told you, one of my convictions is that in trying to solve problems, we must not knowingly create other, even more difficult problems. This is how I see the Nordair situation. There are problems involving the interests of possible buyers, problems related to reconciling the possible administrators from both sides, problems related to reconciling the interests of the employees and the unions in the purchase of Nordair, and in my opinion these problems are more complicated than some may think.

I hope that the problem will be solved one of these days, but to a large extent this responsibility rests with those who are attempting to buy out the company. I have seen them several

[Text]

certain nombre de fois; je pense qu'ils savent à peu près de quel bois je me chauffe et j'espère qu'ils vont eux-mêmes nous apporter la solution du problème. Enfin, je le répète, ma grande préoccupation a été de ne pas créer un problème pire que celui qu'on cherche à résoudre.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le ministre, quand on regarde les problèmes de syndicats, il est certains qu'on doit accorder une attention particulière au plan humain.

M. Pepin: Oui.

M. Dionne (Chicoutimi): Ce qui me fait peur, c'est que l'attente de cette décision provoque justement ces problèmes syndicaux. Quand on voit M. Lizotte qui se dit le seul à être capable de prendre en main le transport de l'Est du pays ou des choses du même genre, ou quand il dit que s'il avait fusion demain matin, ses employés refuseraient systématiquement de collaborer... Je pense, moi, que c'est peut-être le temps qui donne de l'emprise à ces gens ou qui leur donne le temps de s'organiser en fonction de cette dite fusion. Monsieur le ministre, je sais que vous êtes très prudent et je me demande si votre prudence, dans les circonstances, ne contribue pas justement à alimenter ces choses qui poussent de jour en jour, tant en Ontario qu'au Québec et dans l'Est de notre pays.

• 1710

M. Pepin: C'est très difficile d'être théorique sur ces choses-là. Il y a deux philosophies qui s'affrontent; il y a ceux qui disent qu'en laissant les problèmes irrésolus, on en aggrave l'intensité et il y a ceux qui disent que non, le temps guérit bien des choses.

Si vous avez réfléchi sur ce sujet-là, vous savez qu'il est très difficile de généraliser. Il y a eu des cas où le fait de ne pas résoudre des problèmes a conduit à leur envenimement et il y a eu des cas où de ne pas agir sur un problème a conduit à sa solution, tout cela pour dire que vous pouvez prendre la position philosophique que vous voulez sur cela.

Enfin, moi, j'espère que la solution va venir et qu'elle sera harmonieuse plutôt que d'être ce qu'elle aurait été l'an passé, à mon avis, c'est-à-dire acrimoneuse.

Le président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le ministre, je ne partage pas tout à fait votre idée parce qu'en affaires, quand on laisse les situations pourrir, normalement, on fait faillite plus vite. C'est ma conviction.

Monsieur le ministre, je n'ai pas d'autres questions. J'espère que nous aurons une décision d'ici peu. C'est très important, sur le plan politique, mais surtout sur le plan de l'accommodation d'une population qui en souffre présentement. Il y a des régions éloignées qui comptent exclusivement sur des transporteurs aériens qui, présentement, ont des difficultés à planifier à court, à moyen et à long terme.

M. Pepin: Pourriez-vous développer cela, parce qu'à mon avis, la Nordair continue à donner d'excellents services. Il n'y a pas de problème qui se pose à ce sujet-là. Pourriez-vous développer cette idée?

M. Dionne (Chicoutimi): Bien, je dis que si demain matin on était appelé, monsieur le ministre, à avoir une fusion, il est

[Translation]

times, I think they know where I stand and I hope that they will provide the solution to the problem. In conclusion, I repeat that my major concern was to avoid creating a problem worse than the one we are trying to solve.

Mr. Dionne (Chicoutimi): With reference to the union problems, Mr. Minister, there is no doubt that we have to pay particular attention to the people involved here.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Dionne (Chicoutimi): I am afraid that the delays in this decision are causing problems with the unions. For example, Mr. Lizotte said that he is the only person who can run transportation services in eastern Canada, or statements to that effect, and he has said that if there were a merger tomorrow, his employees would refuse to co-operate. I think the delays may be strengthening the influence of such people, or are at least giving them time to organize in relation to the merger. I know that you are very cautious, Mr. Minister, and I am wondering whether under the circumstances your caution is not worsening the situation in Ontario, Quebec and eastern Canada.

Mr. Pepin: It is rather difficult to be theoretical about such things. There are two conflicting schools of thought: some say the problems get worse if they are not solved, and others say that time heals all wounds.

If you have given this question some thought, you will note that it is very difficult to generalize. Sometimes problems get worse because they are left unsolved, and sometimes problems are solved essentially because no action was taken. In other words, there are two philosophical approaches.

I hope that we will have a solution to this problem, and that it will be harmonious rather than acrimonious, which is what it would have been last year.

The Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): I do not agree with you entirely, Mr. Minister, because in business, if you let things get worse, generally you go bankrupt more quickly. I am convinced of this.

I have no other questions, Mr. Minister. I hope that there will be a decision in the near future. This is very important politically, but particularly in order to accommodate people who are suffering because of this situation. Some distant regions rely exclusively on air transport, and at the present time they are having difficulty planning for the short, medium and long terms.

Mr. Pepin: Could you elaborate on that? I think that Nordair is continuing to provide excellent service. There is no problem in that regard. Could you develop that point?

Mr. Dionne (Chicoutimi): If there were to be a merger tomorrow, Mr. Minister, there is no doubt that investments

[Texte]

certain qu'à court, à moyen et à long terme, les investissements et toutes ces choses-là auraient une grande influence. Si demain matin, on fusionnait deux compagnies qui ont présentement plusieurs avions neufs, Nordair et Québecair, si on fusionnait quand même les services, on pourrait peut-être augmenter les itinéraires. Quand je parle de rationalisation, c'est là que je veux en venir. Dans un premier temps, je pense que sur le plan des horaires et à tous les niveaux, monsieur le ministre, nous serions peut-être les premiers à en bénéficier. C'est dans ce sens-là que je parle de rationalisation parce que, sur le plan des investissements, il est très dispendieux d'acheter des avions à court terme.

M. Pepin: C'est d'ailleurs parce que je pense comme vous, en grande partie, que j'ai favorisé le groupe de SID qui comprend le groupe de Québecair, également, dans l'espoir qu'une rationalisation produirait, de part et d'autre, des meilleures conditions de rendement, des meilleurs services, etc. Merci.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Dionne. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I do not want to talk about philosophy today. I am going to ask some specific questions and try to get some specific answers rather than philosophizing with the minister, although sometime I would like to do that.

I would like, first of all, to discuss the airport departure tax increase that was introduced in the recent budget. The minister likes to compare the rates in Canada to those in other countries and other areas. How does our departure tax on ticketing compare to other countries?

Mr. McLeish: In the United States it is an eight per cent tax with four per cent for some specific areas. But we have common tax with respect to trans-bordering except for the recent increase that has been announced.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, are you saying then that in the United States that tax is hidden? We do not see it on our tickets or anything. Is that what you are saying?

Mr. McLeish: The United State tax also has no upper limit on it as ours does. It is open-ended.

Mr. McDermid: What about some of the other areas? Do you know what the departure tax situation is in any other countries?

Mr. McLeish: I do not have the information here, Mr. Chairman, but it varies. Some of them are airport departure taxes, some are ticket taxes. Some of them are really done very heavily through the carrier. They are imposed as a user charge on the carrier as opposed to on the passenger but it then gets passed along. So it is much more difficult.

Mr. McDermid: The consumer always pays.

• 1715

Mr. McLeish: Yes. It is much more difficult to have these at our fingertips. However, if you wish to have us draw up a comparison I would be prepared to do that.

[Traduction]

and such things would have a great influence in the short, medium and long terms. If Nordair and Quebecair were to be merged tomorrow, and these companies have several new aircrafts, the number of routes could be increased. That is what I mean when I talk about rationalizing transportation services. As far as schedules and other factors go, I think we would be the first people to benefit from the merger. When I talk about rationalizing transportation services, I am thinking of the fact that it is very expensive to buy aircraft in the short term.

Mr. Pepin: I agree with you to a large extent, and that is why I have promoted the SID Group, which includes the Quebecair group, in the hope that rationalization would bring about better returns on investments, better services, and so on. Thank you.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne. M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Je ne veux pas parler de philosophie aujourd'hui. Je vais poser des questions très précises et j'espère recevoir des réponses très précises plutôt que d'entrer dans le domaine de la philosophie avec le ministre. J'aimerais bien faire cela un jour, cependant.

Je veux aborder en premier lieu l'augmentation de la «taxe d'aéroport» qui a été annoncée dans le budget. Le ministre aime comparer les tarifs au Canada et ceux d'autres pays et d'autres régions. Comment notre taxe d'aéroport, ou taxe de départ incluse dans le prix du billet, se compare-t-elle à celle d'autres pays?

Mr. McLeish: La taxe est de 8 p. 100 aux États-Unis, et 4 p. 100 dans certaines régions. Le Canada et les États-Unis ont la même taxe pour ce qui est des vols entre les deux pays, à l'exception de l'augmentation que l'on vient d'annoncer.

M. McDermid: Est-ce que vous dites que la taxe est cachée aux États-Unis. Elle n'apparaît pas sur les billets? C'est cela que vous dites?

Mr. McLeish: A la différence de notre taxe, la taxe américaine n'a pas de limite supérieure.

M. McDermid: Savez-vous quelle est cette taxe dans d'autres pays?

Mr. McLeish: Je n'ai pas les renseignements ici, monsieur le président, mais le taux varie. Certaines des taxes sont des taxes de départ, d'autres sont des taxes sur les billets. Parfois, c'est le transporteur qui est facturé directement, mais cette taxe est transmise en fin de compte payée par le passager. Donc la situation est très complexe.

M. McDermid: C'est toujours le consommateur qui paie.

Mr. McLeish: Oui. Il est très difficile de vous donner les chiffres au pied levé. Toutefois, si vous souhaitez que nous établissions une comparaison, nous sommes disposés à le faire.

[Text]

Mr. McDermid: I would find that information very interesting and very useful.

The Chairman: That information, Mr. McDermid, could be put before the committee at a subsequent meeting and put in our proceedings, if you wish.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, that is not necessary. I am not asking for that. I have found in the past, when I have asked questions of Transport Canada, they have been very co-operative and have sent me very informative letters. So I am not too concerned about its being added to the proceedings, unless you so wish.

The Chairman: The only reason I suggest that is then it is available to all members.

Mr. McDermid: Fine. No problem.

Just following up on the airport departure tax, is that apportioned to an airport or is that apportioned to the general revenue of Transport Canada? In other words, if I buy a ticket in Toronto or Brampton for Vancouver and I board the plane in Toronto, does the tax apply to Toronto International Airport as part of their income?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the majority of the airports that I presume you would be speaking of would be those in the revolving fund. So it goes into the revolving fund and is treated in the total sense, based on the expenses versus revenues for the fund. We know there are only two airports, I believe, that in actual fact are showing a surplus of revenue in that fund. The others are all showing deficits.

So this is not apportioned, in the sense that when we provide funds for the operation of a specific airport we do not provide it in proportion to the ticket tax that is raised at that specific airport. What does happen, though, is that since the ticket tax goes into the fund, the airports that do show surpluses are in fact helping to subsidize the other airports.

Mr. McDermid: I am going to try to translate what you have just said. The surplus for Toronto International was \$24 million in 1978-79. Does that surplus include the tax on the number of tickets that were handed in at Toronto International Airport? Is that figured into the \$24 million?

Mr. McLeish: The tickets that originated there.

Mr. McDermid: I know you have this great big revolving fund, and you pour everything in from Toronto and take everything out for Mirabel. I understand that. But what I am trying to get at is this: is the departure tax charged for either domestic or international flights credited to that \$24-million surplus at Toronto International Airport? Are those taxes credited to that? Or does that \$24-million income surplus come from landing fees and so on and so forth, and the tax and departure tax is not included in there?

Mr. McLeish: The surplus at Toronto would include not only ticket taxes but also revenues raised there.

Mr. McDermid: But it does include the ticket taxes.

Mr. McLeish: It does include the ticket taxes.

Mr. McDermid: All right, that is what I wanted to find out.

[Translation]

M. McDermid: Ces renseignements me seraient très utiles.

Le président: Si vous le souhaitez, monsieur McDermid, ces renseignements seront présentés au comité à une réunion subséquente et annexés à notre compte rendu.

M. McDermid: Monsieur le président, ce n'est pas nécessaire. Je n'en demande pas tant. J'ai déjà posé des questions à Transports Canada, ils ont toujours collaboré et m'ont envoyé des lettres fort instructives. Je ne tiens donc pas à ce que ces renseignements soient annexés à notre compte rendu, à moins que vous ne le souhaitiez vous-même.

Le président: Je propose cela parce que tous les membres pourraient alors en prendre connaissance.

M. McDermid: Très bien. Je n'y vois pas d'inconvénient.

Pour revenir à la taxe de départ dans les aéroports, est-elle versée aux aéroports ou au ministère des Transports? Autrement dit, si j'achète un billet à Toronto ou Brampton pour aller à Vancouver et que je monte à bord de l'avion à Toronto, la taxe est-elle versée aux recettes de l'aéroport international de Toronto?

M. McLeish: Monsieur le président, la majorité de ces aéroports participent au fonds renouvelable. Donc, cette taxe est versée au fonds renouvelable et répartie ensuite selon les dépenses et recettes du fonds. Seulement 2 aéroports ont pu en fait inscrire un surplus de recettes dans ce fonds. Les autres montrent tous des déficits.

Ce n'est donc pas proportionnel, en ce sens que lorsque nous débloquons des fonds pour le fonctionnement d'un aéroport précis, nous ne tenons pas compte des taxes de départ perçues à cet aéroport. Donc, étant donné que ces taxes sont versées au fonds, les aéroports connaissant des surplus aident en fait à subventionner les autres.

M. McDermid: Je vais tenter d'illustrer ce que vous venez de dire. Le surplus de l'aéroport international de Toronto s'élevait à 24 millions de dollars en 1978-1979. Ce surplus comprend-il la taxe sur les billets émis par cet aéroport? Est-ce compris dans ce chiffre de 24 millions de dollars?

M. McDermid: Les billets sont vendus là-bas.

M. McDermid: Je sais. Vous avez cet énorme fonds commun où vous versez tout ce qui vient de Toronto pour le remettre à Mirabel. Je comprends cela. Toutefois, je veux savoir ceci: la taxe de départ perçue sur les vols intérieurs ou internationaux est-elle incluse dans ce surplus de 24 millions de dollars de l'aéroport international de Toronto? Ces taxes y sont-elles créditées? Ou ce surplus de 24 millions de dollars ne comprend-il que les frais d'atterrissage etc.?

M. McLeish: Le surplus de Toronto comprendrait non seulement les taxes de départ mais également les recettes qui y sont réalisées.

M. McDermid: Il englobe donc les taxes de départ?

M. McLeish: Oui.

M. McDermid: Très bien, c'est ce que je voulais savoir.

[Texte]

I want to talk a little bit about Toronto International Airport, Mr. Chairman, if I might, just to get into specifics. One of the items brought up in the House today, as a matter of fact, was the problems between air traffic controllers and pilots. One of the complaints I have received is that since the tower moved from the airport terminal and airport property facility and stuck out in the middle of the airport property, the rapport between the air traffic controllers and the pilots has disappeared. In the days when the tower was close to where airline operations were located, if problems arose they could be very easily handled; any misunderstandings could be handled very easily by one or the other dropping into the other's area. With the isolation of air traffic control, and I can understand why in some instances it is isolated, that rapport is no longer there.

• 1720

Has this problem been presented to you? Have you considered how the problem could be alleviated? I know in a number of other airports it is not a problem because of where the tower is located, but in Toronto International it seems to be a real problem. I am wondering if it has been presented to you and what can be done about it.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman.

No, I have not been made aware of this problem. Recently at the Dublin inquiry we heard many other reasons for claims that there has been a deterioration of the relationship between controllers and pilots, but no one identified that specific problem. I believe the pilots can in fact interrogate controllers any time they wish to, and they do so at Toronto. If a pilot has just landed and has a specific question, he may use the telephone.

As far as any specific arrangements for periodic meetings, I am not aware that this is going on on a regular basis. However, if either the pilots or the controllers wished us to help organize something like that we would be only too delighted.

Mr. McDermid: Might I suggest, Mr. McLeish, if I might through you, Mr. Chairman, that "interrogate" was really a bad choice of words; that an awful lot more can be accomplished by two people sitting down and having a chat rather than by holding a big meeting and trying to overcome all their problems.

What I am saying is before, if a pilot landed and had a difference of opinion with the air traffic controller, he could go and say, "Hey, listen, I did not like what you did", and they could solve it. And they did solve it; I know they did. This went on quite a bit. This is a major problem and I would suggest that the department look into it, because it is a serious one.

Mr. Pepin: Well taken.

Mr. McDermid: Before I lose my time I have got to get this one in. My colleague, Mr. Fisher from Mississauga North, and myself were asked to be witnesses at a tri-municipal meeting, a meeting between certain members of council from Etobicoke, the city of Mississauga and the city of Brampton. We attended, and some of your officials were there from Toronto International Airport, and they announced at that time that there was going to be a new telephone number for noise complaints,

[Traduction]

J'aimerais parler en de plus amples détails de l'aéroport international de Toronto. Aujourd'hui, à la Chambre, on a soulevé la question des conflits entre les contrôleurs du trafic aérien et les pilotes. On se plaint entre autres choses que, depuis que la tour de contrôle a été enlevée du terminus et placée au milieu du terrain de l'aéroport, il n'existe plus de contact entre les contrôleurs et les pilotes. A l'époque où la tour de contrôle n'était pas loin des locaux des sociétés aériennes, tout problème pouvait être facilement résolu, tout malentendu dissipé par une simple visite. Maintenant que la tour de contrôle est isolée, et je peux comprendre pourquoi il le faut dans certains cas, ces contacts n'existent plus.

Vous a-t-on fait part de ce problème? Avez-vous envisagé une façon de l'éviter? Je sais que le problème ne se pose pas dans certains autres aéroports, étant donné l'emplacement de la tour, mais à Toronto cela semble un réel problème. Vous en a-t-on fait part et que peut-on faire à ce sujet?

M. McLeish: Merci, monsieur le président.

Non, on n'a pas fait part de ce problème. Récemment, à l'enquête Dublin, nous avons entendu bien d'autres raisons expliquant la détérioration des rapports entre les contrôleurs et pilotes, mais personne n'a signalé ce problème. En fait, je crois que les pilotes peuvent interroger les contrôleurs quand ils le veulent, et ils le font ici à Toronto. Si un pilote vient d'atterrir et qu'il a une question précise à poser, il peut téléphoner.

Pour ce qui est de dispositions relatives à des réunions périodiques, pour autant que je sache, il n'en existe pas. Toutefois, si les pilotes et les contrôleurs souhaitaient que nous organisions quelque chose du genre, nous en serions ravis.

M. McDermid: Permettez-moi de dire, monsieur McLeish, qu'interroger était un terme bien mal choisi. On peut accomplir beaucoup plus grâce à une conversation amicale entre deux personnes que par de grandes réunions où l'on tente de résoudre tous les problèmes.

Je dis simplement qu'auparavant, lorsqu'un pilote n'était pas d'accord avec le contrôleur, il pouvait facilement aller le lui dire, et régler la question. Je sais que c'est ainsi que cela se passait. Il s'agit maintenant d'un problème grave sur lequel le ministère devrait se pencher.

M. Pepin: Compris.

M. McDermid: Je tiens à poser une autre question. Mon collègue, M. Fisher de Mississauga-Nord et moi-même avons demandé de comparaître à une réunion entre les représentants des conseils municipaux d'Etobicoke, de Mississauga et de Brampton. Nous y sommes allés, et avons constaté la présence de certains fonctionnaires de l'aéroport international de Toronto. Ils ont alors annoncé qu'il y aurait un nouveau numéro de téléphone pour les plaintes contre le bruit, ce qui

[Text]

which was somewhat of a surprise to Mr. Fisher and myself. To date, we have not, as members of Parliament, been notified officially of that number. We are led to believe the number is only in the Toronto phone book, whereas the noise problems are not only in Toronto but in Mississauga and in Brampton. Etobicoke, of course, I guess comes under the Toronto phone book.

I feel the member of Parliament for that area should be kept informed as to what is going on at Toronto International Airport. Of course, we have all kinds of surprises. Constituents call and say, "What is that building going up?" You call around and you finally find out that it is a new hangar for Wardair or it is a new hangar for Air Canada. Or, "What is all the construction going on out on the runways?" We have to find out ourselves that it is to turn them into high-speed taxiways to get the new large planes off the runways faster. That is great.

• 1725

The point I am trying to make, Mr. Minister, is that I think the communications between the department and the local members of Parliament, who get noise complaints at 3.00 o'clock in the morning sometimes, are not adequate. People see this type of activity going on in the airport and they call their member of Parliament and say, What is going on, and the member of Parliament does not know. I think this is really unfair. He should be better notified. This has happened in the past, and all I am asking is that there be a better rapport with members of Parliament, both government and opposition members.

At that same meeting, naturally the discussion of a fourth runway came up. It is always a topic of discussion in our constituencies. It is a topic of conversation within the department all the time, I know. When we discussed this last, Mr. McLeish made the statement, which was on June 17, 1980, that there were no studies going on on a fourth runway. At the tri-municipal meeting, Mr. Fisher made a statement which rather surprised me; he said he had been told, and correct me if I am wrong, Mr. Fisher, that there was a study going on as to the feasibility of a fourth runway, and that sort of thing.

That would be question No. 1. Is that in fact right? Has the study started up again?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, no, the study has not started up again.

Mr. Fisher: What is that?

Mr. McDermid: Okay.

The Chairman: The answer is no, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: I think it is accurate to say that Mr. McDermid and I looked at the same facts and saw perhaps different answers. I apologize to him for having misled him in that committee if I did so.

I might further add, since I have been asked to make a comment, that Mr. McDermid's general view of the officials' performance at that committee is different from mine. I found the committee to be a very useful performance by the officials.

[Translation]

nous a beaucoup étonnés, M. Fisher et moi-même. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas été officiellement avisés de ce numéro en tant que députés. Nous soupçonnons que ce numéro ne se trouve que dans l'annuaire de Toronto, alors que le bruit pose des problèmes non seulement à Toronto mais également à Mississauga et à Brampton. Je suppose que les résidents d'Etobicoke sont inscrits dans l'annuaire de Toronto.

J'estime que le député de cette région devrait être tenu au courant de ce qui se passe à l'aéroport international de Toronto. Bien entendu, nous avons toutes sortes de surprises. Des électeurs nous appellent pour nous demander quel édifice on est en train de construire. On fait des téléphones et on apprend finalement qu'il s'agit de nouveaux hangars pour Wardair ou pour Air Canada. Ou on nous demande quels sont ces travaux de construction sur les pistes d'atterrissage. Nous devons faire nous-mêmes des recherches pour apprendre qu'on est en train de les convertir en pistes à grande vitesse pour permettre aux gros avions de décoller plus vite. Bravo!

Je tente d'illustrer, monsieur le ministre, que les communications entre le ministère et les députés que leurs électeurs appellent parfois à 3 h 00 du matin pour se plaindre du bruit, ne sont pas adéquates. Lorsque les gens constatent ce genre d'activité dans l'aéroport, ils appellent leur député pour se renseigner, mais ce dernier ne sait rien. C'est vraiment injuste. Il devrait être tenu au courant. Il en a déjà été ainsi dans le passé, et je demande simplement qu'on améliore la communication avec les députés aussi bien du gouvernement que de l'opposition.

A cette même réunion, on a évidemment discuté d'une quatrième piste d'atterrissage. Ce sujet de discussion est toujours soulevé dans ma circonscription. Je sais que c'est également un sujet de conversation qui revient souvent au sein du ministère. Lorsque nous en avons discuté la dernière fois, le 17 juin 1980, M. McLeish a déclaré qu'on n'avait mené aucune étude sur une quatrième piste d'atterrissage. A la réunion des conseils des trois municipalités, M. Fisher a fait une déclaration qui m'a beaucoup étonné, à savoir qu'on lui avait dit, corrigez-moi si je fais erreur, monsieur Fisher, qu'on menait une étude de faisabilité sur une quatrième piste d'atterrissage.

Ce serait ma première question. Est-ce bien vrai? Cette étude a-t-elle été reprise?

M. McLeish: Non, monsieur le président.

M. Fisher: Quoi?

M. McDermid: Très bien.

Le président: La réponse est négative, monsieur Fisher.

M. Fisher: Il semble que M. McDermid et moi-même ayons vu les mêmes données, mais les ayons interprétées de façon différente. Je m'excuse de l'avoir induit en erreur si tel est bien le cas.

J'ajouterai, étant donné qu'on m'a demandé de faire une observation, que je ne partage pas l'avis de M. McDermid sur la performance des fonctionnaires lors de cette réunion. J'estime que leur contribution a été fort utile. Je crois qu'il fait partie

[Texte]

I understand that it is part of their regular routine to go and inform municipal authorities. I grant you that I have not been told about removing rubber from runways, but I have been told quite regularly and quite efficiently and, I might say, in a very impressive way by our officials about the activity at the airport, and their performance at the committee was a reassurance to most of the local officials and the local councillors who were there. We were able to find out some things in very helpful ways. So I did not quite consider that meeting to be a surprise. I thought it was a nice, regular performance, and a well-done one.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. Your final question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I hope you can give me a couple of minutes because of that statement.

May I just say that I was not in any way being critical of the people from Toronto International Airport. They did a marvelous job that day explaining a number of things to the tri-municipal committee. If that is what Mr. Fisher took out of my comments, maybe I should repeat what I said. Had I not been called to that meeting as a witness that day, which I was, I would not have received the information I received that day. I happened to be there to discuss an issue pertaining to Toronto International Airport and the staff were excellent. I do not mean in any way, shape or form to criticize their performance that day. They were very informative, they were very open and did an excellent job.

My point is that the department still has not written me a letter saying, This is the noise complaint number or, It has been changed. That is important. I knew about removing rubber from runways because I spend a lot of time over at Toronto International Airport. It is a major issue in my constituency.

My final question. Has the moratorium that we discussed been lifted? You were looking a few months ago at whether or not to lift it at Toronto International Airport regarding new airlines. How is the noise monitoring system performing? Are you pleased with that? And when will the new Toronto Centre radar control be operational?

• 1730

Mr. Pepin: The answer to the first question on the moratorium is no.

Mr. McDermid: No what? It has not been lifted?

Mr. Pepin: It has not been lifted, no. But a number of companies are knocking at the door.

Mr. McDermid: Oh, I know that.

Mr. Pepin: You are aware of that. But it has not been lifted yet.

The Chairman: And the other two questions?

Mr. Pepin: The noise monitoring.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, our progress on the noise monitoring was delayed due to a problem with the head technician to operate it. We have had to replace him and it has

[Traduction]

de leur routine d'aller informer les autorités municipales. J'avoue qu'on ne m'a pas informé de l'enlèvement du caoutchouc des pistes, mais nos fonctionnaires m'ont renseigné assez régulièrement et efficacement et, je dois le dire, de façon impressionnante, sur les activités de l'aéroport et leur contribution à cette réunion a été rassurante pour la plupart des fonctionnaires et conseillers municipaux qui y ont assisté. Nous avons pu obtenir toutes sortes de renseignements utiles. Cette réunion ne m'a donc pas du tout étonné. J'ai plutôt pensé qu'elle avait été menée de façon normale et efficace.

Le président: Merci, monsieur Fisher. Votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: J'espère que vous m'accorderez quelques minutes, étant donné ce qui vient d'être dit.

Permettez-moi de signaler que je n'avais aucunement l'intention de critiquer les gens de l'aéroport international de Toronto. Ils ont fourni d'excellentes explications au comité tripartite. Si M. Fisher a ainsi interprété mes commentaires, je devrais peut-être les répéter. Si je n'avais pas été invité à comparaître à cette réunion ce jour-là, je n'aurais jamais été mis au courant de ces renseignements. Je me trouvais là pour discuter d'une question ayant trait à l'aéroport international de Toronto et le personnel était fort compétent. Je n'avais aucunement l'intention de critiquer leur performance ce jour-là de quelque façon que ce soit. Ils étaient très ouverts et nous ont fourni tous les renseignements.

Je me plains plutôt du fait que le ministère ne m'a toujours pas informé du nouveau numéro pour les plaintes contre le bruit. C'est ce qui importe. Je savais qu'on avait enlevé le caoutchouc des pistes parce que je me rends souvent à l'aéroport. C'est une question fort importante dans ma circonscription.

Une dernière question. Le moratoire dont nous avons discuté a-t-il été levé? Il y a quelques mois, vous envisagiez de le lever en ce qui concerne les nouvelles sociétés aériennes à l'Aéroport international de Toronto. Comment fonctionne le système de contrôle du bruit? En êtes-vous satisfait? Et quand le nouveau centre de contrôle par radar entrera-t-il en service à Toronto?

M. Pepin: La réponse à la première question, concernant le moratoire, est non.

M. McDermid: Non quoi? Il n'a pas été suspendu?

M. Pepin: Non, il n'a pas été suspendu. Cependant, un certain nombre d'entreprises continuent à le réclamer.

M. McDermid: Je le sais bien.

M. Pepin: C'est parfait.

Le président: Les deux autres questions?

M. Pepin: Il s'agit tout d'abord du contrôle du bruit.

M. McLeish: Nos progrès à ce sujet ont été retardés à la suite d'une difficulté avec le technicien en chef qui était responsable de l'équipement. Nous avons dû en effet le rempla-

[Text]

delayed our program. As soon as we have that cleared up, it will be ongoing.

With respect to the new ACC, I guess you are referring to when will it accommodate the JETS program. The JETS program will soon be going on test and we expect to have it early next year.

Mr. Pepin: On the subject of the relationship with the airport, Mr. McLeish and I will make sure that the proper announcement, telephone number and what not, are communicated to you.

Mr. McDermid: I have one final question on long-range plans for Toronto International Airport but I have an appointment with the minister next week and I am sure I will get some very informed answers then. Right, sir?

Mr. Pepin: Sure. As usual.

Mr. McDermid: Thank you.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. At some point in your earlier remarks, Mr. Minister, you talked about the responsibilities of CN and what they are charged with. You indicated that one of the things they are charged with is service and so on, and they are also charged with making a profit. I do not recall where it was demanded of the CNR that this be one of their objectives. I can see this is desirable, other things being equal, but I just wonder where that charge came from. Was that in a letter from Mr. Lang to the minister or was it in some legislation? Where does that come from?

Mr. Pepin: I could not tell. Maybe Monsieur Giroux will know it but I could not tell.

When I came into this job, the implication I got was that this had been communicated to CN on a number of times and this is the impression they had; that they were not in the game of transportation to lose money anyway. Notwithstanding reference to the fact that I like to philosophize, this is a subject on which I am not very philosophical. I take it for granted that the CN has a double responsibility, and one third of their responsibility is to balance those two responsibilities. For example, presumably if there were a private company in Newfoundland they would not be there, but because they are CN they are still there and they are going to be there for quite a while. That is part of their responsibility as a Crown company and as a national institution. This is where they have to balance those two preoccupations.

Mr. McRae: I think the CN is a great corporation so I am not being destructive. However, I would be very critical of the management in one respect. I am particularly disturbed about the general operations of the CN in the western and the prairie region, where I think the pressures to make a profit and so on are causing some cuts in service, in safety, in a whole series of other things, particularly employee-management relationships. I think this is detrimental to the whole operation, and in the long run probably will not produce profits.

[Translation]

cer et, dès que le problème sera résolu, le programme reprendra comme auparavant.

En ce qui concerne le nouveau centre de contrôle par radar, je dois vous dire que le programme JETS fera bientôt l'objet de tests et devrait être en place au début de l'année prochaine.

M. Pepin: En ce qui concerne les rapports avec l'aéroport... M. McLeish et moi-même nous assurerons que des informations adéquates, y compris le numéro de téléphone réclamé, vous seront communiquées.

M. McDermid: Je voudrais poser une dernière question sur les plans à long terme pour l'aéroport international de Toronto mais, comme j'ai rendez-vous avec le ministre, la semaine prochaine, je suis sûr qu'il me donnera des réponses adéquates à ce moment-là, n'est-ce pas?

M. Pepin: Bien sûr, comme d'habitude.

M. McDermid: Merci.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous avez parlé des responsabilités du CN et avez indiqué qu'outre la nécessité de fournir certains services, cette société devait également faire des profits. Je ne me souviens pas qu'on ait imposé cet objectif au CN. Certes, toutes autres choses étant égales par ailleurs, c'est sans doute une idée fort souhaitable, mais je me demande d'où émane cette instruction. Cela résulte-t-il d'un projet de loi ou d'une lettre de M. Lang au ministre?

M. Pépin: Je ne le sais pas. M. Giroux pourra peut-être le dire mais, quant à moi, je ne le sais pas.

Lorsque j'ai été nommé ministre des Transports, on m'a laissé entendre que cette responsabilité avait été communiquée au CN à maintes reprises. D'ailleurs, les responsables de cette société savent pertinemment qu'ils ne s'occupent pas de transport public pour perdre de l'argent. On m'accuse souvent de traiter de grands principes mais, dans ce domaine, il ne s'agit pas du tout de cela. Je considère tout à fait normal et évident que le CN ait une double responsabilité et soit chargé de parvenir à un équilibre entre les deux plans. Ainsi, par exemple, s'il y avait une entreprise privée qui puisse assumer les services rendus par le CN à Terre-Neuve, le CN n'y serait plus. Cependant, puisque c'est le CN, la société continue à fournir le service. Cela fait partie de ses responsabilités à titre de société d'État et d'institution nationale.

M. McRae: Je pense que le CN est une excellente société et je n'ai donc pas l'intention de l'attaquer. Par contre, je tiens à formuler une critique très sévère sur l'un des aspects de la direction du CN. Je suis en effet particulièrement troublé par le fait que les opérations générales du CN dans les régions de l'Ouest et des Prairies sont considérablement affectées par cette nécessité de faire des profits. En effet, cela amène la société à imposer des réductions de service, ce qui met en danger non seulement la sécurité mais également les relations de travail. Cela est donc néfaste à l'ensemble des activités du CN et, à long terme, entraînera probablement plus de pertes que de profits.

[Texte]

I do not want to spend too much time on this one because I had not intended to bring it up, but it seems to me at this particular point we should be looking very carefully to see whether or not this charge that you indicate in there is destroying or weakening the service. I really would like to find out where the charge came from. Under what authority has the railway been told it must make a profit? I really would like to have an answer to that. In effect, perhaps this charge in the long run is destroying the service or weakening the service, and may even be costlier.

• 1735

I particularly would like you to have a look at that Prairie region and see if there are not some very dangerous divisions developing, particularly between the management and employees and so on, which really are coming about because of this charge to make a profit.

Mr. Pepin: Would you allow Mr. Giroux a few seconds to comment on the source of doctrine?

Mr. McRae: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, to Mr. McRae, I would like to point out that, although I am not aware that it is written in any special area, the current structure of the CN operation, as a result of the recapitalization bill passed in 1978, provides the expectation that they will operate as a normal commercial enterprise from a financial point of view; that they will maintain a debt-equity ratio of roughly about 40 per cent:60 per cent in order to be able to borrow on the outside market and to finance, through internal funds, the capacity expansions and the investments that they require.

The government is not providing direct equity to CN, except in a few instances in some of its subsidiary corporations. Therefore, it means they must generate earnings internally, and a sufficient level of earnings in order to be able to finance on their own their capacity improvements, their capital expenditures, and so on and so forth. I think the application of that philosophy of course leads them to take a view of trying to make the best level of revenue they can out of their enterprise so that they will be able to finance their activities without having to come back to government to ask for direct contributions to assist them in that manner.

I think it is the application of that philosophy, that approach of doing business, that leads to this profit-making approach that is very prevalent, particularly in their rail operation, which is, by the way, one of their most profit-making activities.

Mr. McRae: I was not happy with it when we brought in that particular bill and I am still not happy with it.

I would like to go on to another area. I was fortunate enough to travel between Toronto and Thunder Bay during the last month and a half, and then from Thunder Bay to Ottawa on another occasion in the last month and a half, and I must say I am really impressed with the improvement I have seen in VIA Rail over, say, two or three years. I travel occasionally by

[Traduction]

Je ne veux pas passer trop de temps là-dessus puisque j'ai d'autres questions à poser, mais il me semble que nous devrions peut-être maintenant nous demander très sérieusement si cette responsabilité du CN n'aboutit pas déjà à une destruction ou une diminution du service. C'est pourquoi je vous demandais qui avait exigé de la société qu'elle fasse des profits. J'aimerais vraiment avoir une réponse là-dessus. C'est important parce que cela peut avoir des effets très néfastes à long terme sur l'ensemble du service.

Je vous demanderais particulièrement d'examiner ce qui se passe dans la région des Prairies afin de voir si ne se développent pas, là-bas, des clivages extrêmement dangereux entre les cadres et les employés, entre autres, ce qui résulte peut-être de ce critère du profit.

M. Pepin: Permettez-vous à M. Giroux de vous dire rapidement d'où vient cette doctrine?

M. McRae: Certainement.

Le président suppléant (M. Deniger): M. Giroux.

M. Giroux: Bien que je ne sache pas que cela figure dans un texte particulier, monsieur le président, je dois dire que la réorganisation des activités du CN, suite au projet sur la reconstitution de son capital, adopté en 1978, était basée sur l'hypothèse que le CN serait géré comme une entreprise commerciale normale, sur le plan financier. C'est-à-dire que la société maintiendrait un ratio dette-capital actions d'environ 40 p. 100:60 p. 100, afin d'être en mesure d'emprunter sur les marchés privés et de financer, grâce à ses ressources internes, ses projets d'expansion.

Le gouvernement ne fournit pas de capital direct au CN, sauf, dans certains cas, par le biais de ses filiales. Cela signifie donc que le CN doit produire suffisamment de revenus internes pour financer ses immobilisations, ses projets d'expansion, etc. L'application de ce principe amène évidemment la société à essayer de tirer le maximum de revenu de ses activités, afin de pouvoir se financer sans demander de contributions directes au gouvernement.

C'est l'application de ce principe qui impose donc ce critère du profit, lequel est particulièrement important au niveau du transport par chemins de fer qui, de fait, est l'une des activités les plus rentables du CN.

M. McRae: Je dois dire que je n'étais pas très satisfait de ce projet de loi, lorsqu'il a été déposé, et que je ne le suis toujours pas, aujourd'hui.

Je voudrais maintenant passer à autre chose. J'ai eu la chance de faire un voyage entre Toronto et Thunder Bay, il y a quelques semaines, puis, une autre fois, de Thunder Bay à Ottawa. Je dois dire que j'ai été vraiment frappé par l'amélioration du service offert par VIA Rail depuis deux ou trois ans. Il m'arrive parfois de prendre le train mais cela faisait quel-

[Text]

train but it has been a couple of years since I have taken one of the transcontinental trains, and I really think there has been a major improvement. There is some criticism of the station in Thunder Bay and I think some minor adjustments can be made there to improve the situation. I have supported VIA Rail actively in years past because I felt if they were in the business to provide only passenger service they would want to be a growing organization, and I think our faith has already been justified.

However, there is one area where I think some improvement has got to occur, and that is in the booking area. It is even difficult to suggest this, simply because the first trip was on the day that the airport closed down and they had a tough job accommodating hundreds of passengers who would otherwise have flown out by air. It was on a Sunday. But I think some improvement is necessary in the booking area, in the handling of people without reservations, in the stand-by area and so on. I am not totally critical of this, but I think some improvement could be made, and I would hope VIA Rail are experimenting in that area as much as possible.

I would like to have some comments on that.

• 1740

Mr. Pepin: Before Mr. Giroux comments on RESERVIA, two things, the first being to thank you for what you said about VIA. I am going to have it framed and sent to Mr. Roberts. The second point is to say that there is a review of VIA going on now; there has been a great amount of discussion between VIA and the officers of the department. This will lead to a cabinet paper, which will lead them to discussion between VIA and interested parties. So we will have the opportunity in the coming months to assess the progress made by VIA.

Mr. Giroux will comment on RESERVIA.

M. Giroux: The point is correct, Mr. Chairman, in the sense that with the introduction of RESERVIA, which came in last April and went through three to four months of just getting the kinks out of the system and adjusting to it, VIA themselves and we ourselves, by observing what is going on, are quite confident they will begin to see the signs of much better service in terms of their reservation systems. It will also assist them in getting a better feel for what kind of capacity to provide on some of their trains, on the basis of when they have a certain amount of experimental data and have lived with the system.

Your suggestions will be transmitted to VIA Rail at our level to indicate to them that this is an area where they should spend a little bit more time, although it is part of their over-all plan to improve their service to passengers.

Mr. McRae: I am inclined to feel that a lot of the criticism of VIA Rail at this stage is very unjust; a lot of it comes from people who go to the station but do not actually take the train. I think it would be incumbent upon a lot of members of Parliament to actually get on the train and go for a distance, to experience it. For me it was a good experience on both occasions and it was not a fluke the first time. The attitude of

[Translation]

ques années que je n'avais pas utilisé les trains transcontinentaux. Je tiens donc à signaler qu'il y a eu une amélioration considérable. Certes, je pourrais formuler certaines critiques au sujet de la gare de Thunder Bay et vous faire remarquer qu'il serait facile d'y améliorer la situation par quelques ajustements mineurs. J'ai toujours été en faveur de VIA Rail, car j'estime qu'il est important d'avoir une organisation spécialisée dans le transport des passagers, et je suis maintenant convaincu que la confiance que nous lui avons accordée s'est justifiée.

Cela étant, il y a un domaine dans lequel des améliorations pourraient être apportées, c'est celui des réservations. Il m'est évidemment difficile de tirer des conclusions de mon premier voyage, car, ce jour-là, l'aéroport était fermé et VIA Rail a dû accueillir des centaines de passagers supplémentaires. En plus, c'était un dimanche. Il devrait néanmoins être possible à VIA Rail d'améliorer son système de réservations et, surtout, son système de «stand-by» pour les passagers n'ayant pas de réservations. J'espère donc que la société agira dans ce sens le plus vite possible.

Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Pepin: Avant que M. Giroux ne vous donne de réponse au sujet de RESERVIA, je voudrais vous remercier sur ce que vous avez dit au sujet de VIA Rail. En fait, je vais faire encadrer vos déclarations et les envoyer à M. Roberts. Je voudrais également dire que l'on procède actuellement à une analyse globale des activités de VIA Rail. Cela donnera lieu à un document qui sera soumis au Cabinet, lequel examinera alors la situation en détail. Nous aurons donc, dans les prochains mois, la possibilité d'analyser les progrès réalisés par VIA Rail.

M. Giroux va maintenant vous répondre sur RESERVIA.

M. Giroux: Il est exact, monsieur le président, qu'avec l'introduction de RESERVIA, en avril dernier, il a fallu trois ou quatre mois pour que le système se mette en place. Évidemment, les responsables de VIA Rail et nous-mêmes surveillons de très près la situation et nous sommes certains que le système de réservation commence déjà à s'améliorer. Je dois dire également qu'au bout d'un certain temps, ce nouveau système permettra à la société d'avoir une meilleure idée du nombre de wagons qu'elle doit prévoir pour chacun de ses trains.

Vos remarques seront transmises aux responsables de VIA Rail, et nous leur dirons, personnellement, que c'est là un domaine où ils devraient faire un peu plus d'efforts, même si cela fait déjà partie des projets globaux de la société.

M. McRae: J'ai tendance à croire que beaucoup des critiques formulées à l'égard de VIA Rail, en ce moment, sont très injustes. De fait, beaucoup sont formulées par des personnes qui vont dans les gares, mais ne prennent pas vraiment le train. Je crois que beaucoup de députés feraient bien de faire un vrai voyage en train pour se rendre compte des améliorations. Pour moi, les deux voyages ont été une expérience très positive.

[Texte]

employee is so much better than it used to be, and I can understand that. People working on passenger trains when the railways wanted to get out of the business were a very frustrated lot; that frustration appears to be gone now and their attitude has improved. Equipment has improved, it is cleaner, the meals are better and so on.

Can I have one more question, Mr. Chairman?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Go ahead. Your last question.

Mr. McRae: My last one has to do with an air crash in White River this summer on, I believe, August 21. There has been some indication to the lawyers of the family of one of the persons who died in the crash that there will be no inquiry; that an inquiry is not necessary. A number of questions have been asked, a letter has gone to the minister, and there is some indication that the department may be avoiding an inquiry in this particular case. There is even an implication that some of the new operators of the particular airline concerned used to be former MOT employees and that maybe this old-boy network may be at work or something. I am not suggesting this is the case but I would like to know.

I brought this up some weeks ago in a meeting with some officials and members from northern Ontario, and I would like to know the status of this particular crash and why we do not automatically have inquiries when we have a crash where somebody is killed. Two people were killed in this particular crash. It strikes me that there should automatically be an inquiry; that we should not be functioning in terms of, Maybe we should have an inquiry this time but we do not think this other one merits it. Or it may very well be that either an inquiry or an investigation applies here. Maybe we have had an investigation and so we do not have an inquiry; I do not know. But I would like a serious look at this thing because some undesirable inferences are being drawn in my community about why there is not a so-called public inquiry.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I am really quite surprised at what is being alleged here and I will certainly look into it. It may well be the point you have made: that it is not an inquiry but, rather, an investigation that is going on, which is the normal routine in all fatalities. We will get that information for you as soon as possible.

• 1745

Mr. McRae: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. McRae. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. As the minister is in a philosophizing mood this afternoon, I wonder if he could turn his mind to Cast Steamships. Several years ago Canadian National sought leave to make a significant investment, although a minority investment, in Cast; some \$12 million, representing, as I recall, about an 18 per cent minority interest. The matter was opposed. I myself intervened on three separate grounds, but I will only deal with two of them in

[Traduction]

L'attitude des employés est bien meilleure qu'elle ne l'était dans le passé, ce que je comprends parfaitement. Dans le temps, les gens qui travaillaient dans les trains de voyageurs faisaient face à beaucoup de difficultés et de frustrations, ce qui est maintenant disparu. En outre, le matériel s'est amélioré, il est plus propre, et les repas sont meilleurs.

Puis-je poser une dernière question, monsieur le président?

Le président suppléant (M. Deniger): Je vous en prie.

M. McRae: Il s'agira d'un accident d'avion qui s'est produit à White River, cet été, autour du 21 août, je crois. Les avocats de la famille de l'une des personnes décédées dans l'accident semblent avoir reçu l'indication qu'il n'y aurait pas d'enquête. Or, un certain nombre de questions se sont posées au sujet de cet accident et une lettre a même été envoyée au ministre. On semble cependant avoir l'impression que le ministère veut éviter d'organiser une enquête dans ce cas particulier. D'aucuns prétendent même que certains des nouveaux responsables de la société de transport aérien concernée étaient d'anciens employés du ministère des Transports, ce qui expliquerait un certain favoritisme. Quant à moi, je ne prétends pas que c'est le cas, mais j'aimerais en être sûr.

Il y a quelques semaines, j'ai soulevé ce problème devant un certain nombre de fonctionnaires du ministère des Transports et devant des députés du Nord de l'Ontario. J'aimerais donc savoir où en est l'analyse de cet accident d'avion et pourquoi l'on n'organise pas automatiquement une enquête dans les cas d'accidents produisant mort d'homme. Vous savez que deux personnes ont été tuées dans cet accident. D'après moi, dans des cas pareils, il devrait automatiquement y avoir une enquête. Cela dit, il est fort possible qu'il n'y aura pas une enquête, mais plutôt une investigation des faits. Je ne le sais pas. Je voudrais donc vous demander d'examiner sérieusement cette situation, afin d'éliminer toutes les conclusions indésirables que les gens de ma collectivité pourraient tirer de l'absence d'une enquête.

Le président suppléant (M. Deniger): M. McLeish.

M. McLeish: Je veux dire que je suis extrêmement surpris de ce que vous affirmez et je vous assure que je vais examiner la situation de très près. Il se peut très bien que ce soit comme vous dites, qu'il ne s'agisse pas d'une commission d'enquête officielle, mais plutôt d'une enquête routinière, comme on en conduit dans tous les cas d'accidents fatals. Nous vous donnerons ce renseignement aussitôt que possible.

Mr. McRae: Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur le président. Puisque le ministre est porté à philosopher, cet après-midi, pourrait-il nous parler de Cast Steamships. Il y a plusieurs années, le CN a demandé l'autorisation de prendre une participation importante, bien que minoritaire, dans la société Cast; je crois qu'il s'agissait de 12 millions de dollars, représentant, si je me souviens bien, environ 18 p. 100 des actions. L'autorisation fut refusée. Moi-même, j'ai fait valoir trois motifs

[Text]

connection with my questions today. One of them, on reflection, seemed to be less than a useful argument when responded to by Canadian National; that is, that one of the principal reasons for Cast's seeking to determine whether it was not in the best interests of Canada to make that type of investment was that the purpose was to capture Cast containers, and that made good business sense. It was out to compete with CP and that made some kind of sense. The second ground I felt was perhaps a little bit more germane, and that had to do with the properness of a Crown corporation's taking a significant holding in a company that does its best to present itself as a Canadian company but that in fact operates off shore, avoiding Canadian taxes and providing no other form of tax revenues directly to Canada. I had serious reservations about that and I continue to have those reservations.

Now we have seen Cast over the last several months on one of the world's great buying sprees in what I think can only be described as a pretty high adventure risk area. The cost of new shipping has risen quite dramatically in recent months; 30, 40, 50 per cent. The cost of used shipping in some cases has gone up 200, 250, 300 per cent. We are back to something of the great boon, I guess, of the earlier seventies. CN has now asked for, and by order in council has authority to go another \$9 million into this adventure.

If the minister is in a philosophical mood, I wonder if he might muse out loud and tell us why he believes a Crown corporation should be continuing to make significant investments in an offshore company that pays no direct taxes to Canada from revenues earned from what essentially and basically are Canadian tax dollars, when in fact the shipping being purchased by Cast is not intended primarily for the transportation of containers; rather, it is sailing full steam into the bulk shipment area.

At that time the government had sufficient concern about it to require Canadian National to include in their agreement with Cast a clause that allows a procedure to divest themselves of that interest if circumstances are such that it seems necessary to do that. In other words, that clause is there. My specific question arises out of the presence of that clause and will flow from the philosophical response by the minister to the general question of, on what possible grounds do we justify Canadian National, a Crown corporation, investing very heavily and very significantly in high-risk adventures when there is as apparent gain to the Canadian taxpayer? I think in fact it is an abuse of public funds, and I have told Dr. Bandeen and others this on a number of occasions. Were the investment to continue primarily, essentially and significantly in the container business there might be the remotest argument that it is a necessary business investment to keep CP out of the container business to the degree that this is possible, but that is not the case here. Will the minister consider insisting that CN use that clause and get out of the Cast arrangement?

[Translation]

différents dans mon intervention, mais je n'en traiterai que deux aujourd'hui. A la réflexion, un de ces arguments me paraît moins utile aujourd'hui, vu la réponse donnée par le Canadien National. Celui-ci a fait valoir que l'une des principales raisons incitant Cast à demander que l'on détermine s'il n'est pas dans le meilleur intérêt du Canada d'effectuer ce genre d'investissement, c'est que son objet était de mettre la main sur les conteneurs de Cast, ce qui ne manquait pas de bon sens sur le plan des affaires. Le CN voulait ainsi concurrencer le CP, ce qui n'était pas une mauvaise chose. Le deuxième motif était peut-être quelque peu plus valable et portait sur la question de savoir s'il est convenable qu'une société de la Couronne prenne une participation importante dans une compagnie qui fait de son mieux pour paraître canadienne, mais qui, en fait, fait beaucoup affaire à l'étranger, évite la fiscalité canadienne et ne verse aucune taxe directe, d'aucune sorte, au Canada. J'avais de graves réserves là-dessus, et je continue à les nourrir.

Nous avons vu maintenant, ces derniers mois, Cast se mettre à acheter à-tout-va et à effectuer des investissements que l'on ne peut qualifier autrement que de très risqués. Le coût des navires neufs a augmenté spectaculairement au cours des derniers mois, de 30, 40, 50 p. 100. Le coût des navires anciens a doublé, et même triplé. Nous semblons en revenir au boom du début des années 70. Le CN a maintenant demandé, et reçu l'autorisation par décret du gouverneur en conseil, d'engloutir neuf autres millions dans cette aventure.

Puisque le ministre est enclin à philosopher, je me demande s'il ne voudrait pas réfléchir tout haut et nous dire s'il pense qu'une société de la Couronne devrait continuer à effectuer des investissements importants dans une société étrangère qui ne paie pas d'impôt direct au Canada sur des recettes qui sont essentiellement des recettes de provenance canadienne, lorsque, en fait, les navires achetés par Cast ne sont pas destinés principalement au transport de conteneurs; au contraire, Cast se lance à fond dans le transport en vrac.

A l'époque, le gouvernement s'en était suffisamment inquiété pour exiger que le Canadien National inscrive dans son accord avec Coast une clause qui lui permettait de se séparer de ces actions si les circonstances l'exigeaient. En d'autres mots, cette clause existe. Ceci motive ma question, ainsi que la réponse de portée philosophique donnés par le ministre à la question générale de savoir comment justifier que le Canadien national, une société de la Couronne, investisse très lourdement dans une entreprise à haut risque, alors que cela n'apporte aucun gain apparent au contribuable canadien? Je pense que cela représente un abus des fonds publics, comme je l'ai dit à M. Bandeen, ainsi qu'à d'autres, à maintes reprises. Si cet investissement était essentiellement destiné aux transports par conteneurs, on pourrait fort bien, à la rigueur, accepter l'argument qu'il est nécessaire pour maintenir le CP hors de ce secteur. Cependant, ce n'est pas le cas actuellement. Le ministre est-il donc prêt à envisager de demander au CN d'utiliser cette clause de sauvegarde lui permettant de sortir de son accord avec Cast?

[Texte]

• 1750

A final thought with respect to all of this is that at a time when we are probably close to—or at least I hope we are close; I hope the department continues to look at and to work towards it—the gradual redevelopment of a Canadian offshore merchant marine, and at a time when we are reasonably close in discussions to developing an acceptable or mutually agreeable tax deferment and certain other incentives program with Canadian shipowners so that they might be competitive and might move off shore, it seems to me that if anything, CN's involvement in bulk commodity shipping seriously impairs that natural progression and gradual development.

I wonder if the minister could respond. I know he has had communications from Canadian shipowners and others on this question. I have been told that the minister has been asked to respond to that specific question and I wonder if he would care to talk to us for a minute or two about it.

Mr. Pepin: Talking about people in a philosophical mood, that applies to you, Mr. Forrestall, pretty well too.

Just to tie your contribution to the previous ones, this is a good illustration of this rather ambidextrous dual-purpose role of CN. On the one hand you say you should stay in Terra Transport, you should stay in express, you should stay in grain transportation; on the other hand you say you should be commercially oriented, you should make money, you should get involved in developments of the type you have in Halifax with Halterm of the type you have in Saint John with Brunterm; and what not.

Mr. Forrestall: They are paying Canadian taxes; they are not hiding their money off shore. That is the philosophy, that is the rationalization of that one.

Mr. Pepin: The government has approved the last two operations, the one in July when \$7 million was invested in Coast, and the most recent one, where a greater amount by far was invested in Cost.

Mr. Forrestall: How much?

Mr. Pepin: Forty-two million dollars.

Mr. Forrestall: Oh, God.

Mr. Pepin: The purpose of it is simply that CN considers that to be a damned good operation for themselves as a carrier, bringing traffic to them and bringing good revenues too.

You have to make up your mind one way or the other. Do you want CN to be adventurous, do you want them to be forward going, or do you want them to be meek and mild and poor? I suggest that philosophically you have to make up your mind. The government has done so in this particular last instance, but with provisos, as you have indicated. One of them is that there is no change in the ownership of Cast. In other words, these are preferred shares and they can be converted in 18 months. If they are converted it would affect the ownership of Cast, but should they be converted withing 18 months this would have to be ratified by the CTC, which has an authority and jurisdiction in this matter.

[Traduction]

Je ferai une dernière remarque à ce sujet. Au moment où le ministère, du moins je l'espère, continue à essayer de réorganiser la marine marchande canadienne, et à un moment où nous sommes relativement proches de mettre au point un système de rapports fiscaux mutuellement acceptables, ainsi que d'autres programmes d'incitation, avec les armateurs canadiens, pour leur permettre d'être concurrentiels sur le plan international, il me semble que le CN devrait éviter de se lancer dans le domaine du transport des marchandises en gros, car cela ne peut que mettre en danger la progression naturelle de ces projets.

Je me demande si le ministre peut me répondre là-dessus. Je sais qu'il a déjà eu des communications d'armateurs canadiens à ce sujet et je me suis même laissé dire qu'on lui avait demandé de répondre à cette question précise. Pourrait-il donc nous en parler, pendant une minute ou deux?

M. Pepin: Je dois dire, monsieur Forrestall, que vous aussi êtes dans un esprit philosophique, cet après-midi.

Pour relier votre contribution à ce débat aux déclarations précédentes, je dirais que ceci représente une excellente illustration du rôle double, c'est-à-dire assez ambidextre, du CN. D'une part, en effet, vous dites que le CN devrait se limiter au transport sur terre, c'est-à-dire notamment, au transport des céréales. D'autre part, vous affirmez que le CN doit être une entreprise commerciale, faisant des profits, c'est-à-dire se lançant dans des activités telles que celles d'Halterm, à Halifax, ou de Brunterm, à Saint-Jean.

M. Forrestall: Mais dans ce cas, le CN paie des impôts canadiens. Il n'essaie pas de mettre son argent à l'abri, à l'étranger. Voilà donc la justification de ses activités.

M. Pepin: Le gouvernement a approuvé les deux dernières opérations, la première, en juillet, pour 7 millions de dollars, et la deuxième, plus récemment, pour une somme beaucoup plus importante.

M. Forrestall: Pour combien?

M. Pepin: Pour 42 millions de dollars.

M. Forrestall: Mon Dieu!

M. Pepin: La raison en est simplement que le CN considère qu'il s'agit là d'une excellente activité de transport, qui lui permettra d'augmenter son chiffre d'affaires et ses revenus.

Il faut quand même bien se décider, un jour ou l'autre! Voulez-vous que le CN soit une société entreprenante et progressiste, ou voulez-vous que ce soit une société faible, minable et pauvre? Puisque vous parlez de grands principes, décidez-vous une fois pour toutes. Le gouvernement l'a fait, quant à lui, en ajoutant cependant certaines conditions, l'une d'entre elles étant qu'il n'y a pas de modification dans la propriété de Cast. En d'autres termes, il s'agit là d'actions préférentielles qui peuvent être converties dans 18 mois. Si elles sont converties, cela affectera la propriété de Cast, mais, si elles le sont dans les 18 mois, la Commission canadienne des transports devra donner son accord.

[Text]

• 1755

That is the situation now and the authorization has been given. In other words, the government has said, CN knows what it is doing and we will not object to what they are doing, but the proviso is that in 14 months they have to come back and in the meantime we will have assessed. The other proviso is that this is not an indication of a government decision on a deep-sea fleet and so on, so it is a conditional approval, to a certain extent. The preoccupations that you express are not foreign to the minister and to the government.

Mr. Forrestall: I hope to God they are not.

I will tell you this, Mr. Minister: Had I been aware of the \$42 million. . . . If \$12 million bought an 18 per cent interest in the company, how much has an additional \$49 million bought?

Mr. Pepin: None.

Mr. Forrestall: I do not like dealing in hypotheses. They have 14 months, you suggest, in which they make some decisions how they will deal with their preferred position.

Mr. Pepin: Right.

Mr. Forrestall: Do you have any reason to believe, Mr. Minister, that Canadian National is contemplating exercising that, which I would think would be effective control? The figures I have with respect to Cast-issued shares are somewhat old and I am not sure whether or not they are accurate. Have you had any representation from CN as to their intentions?

Mr. Pepin: No, these conversations will take place now. The authorization of cabinet to which I referred is expressed in the way I referred to it. So it will be followed by discussion between CN and ourselves.

Mr. Forrestall: In 14 months time or in the interim?

Mr. Pepin: No, a continuing one.

Mr. Forrestall: A continuing one. Then can I ask you one more philosophical question. If Canadian National buys those ships, will you insist they be registered in Canada and crewed by Canadians?

Mr. Pepin: No, because you cannot . . .

Mr. Forrestall: Then we have a fundamental disagreement in philosophy. I do not mind, and I argue that Canadian National and Air Canada operate in contemplation of profit. Indeed, it was Mr. Mazankowski who insisted that clause be put in, over some pretty serious objections in Canada. I have no philosophical problems there at all. I think they should operate in contemplation of a profit. But I do not think they should operate with Canadian dollars in tax havens off shore, reducing Canada and Canadian taxpayers and Canadian National to the role of a stupid broker. We are acting as agents for off-shore interests, and how much, \$3 billion, \$4 billion, do we pour down the drain annually to move our goods in and out of this country by water? We are just adding to it.

[Translation]

Voilà donc la situation actuelle et a raison pour laquelle l'autorisation a été accordée. Cela signifie donc que le gouvernement a considéré que le CN savait ce qu'il faisait et qu'il ne s'y opposait pas, à condition que la situation soit réévaluée dans 14 mois. L'autre condition est que cette décision ne représente absolument pas un élément de la décision du gouvernement quant à une flotte marchande de haute mer, entre autres. Il s'agit donc d'une approbation conditionnelle, dans une certaine mesure. De toute façon, les préoccupations que vous nous exprimez ne sont certainement pas étrangères au ministre ou aux membres du gouvernement.

M. Forrestall: J'espère bien que non!

Je vous dirais ceci, monsieur le ministre: si j'avais su que c'était 42 millions de dollars . . . Étant donné que 12 millions de dollars représentaient un taux de participation de 18 p. 100, que représentent les 49 millions de dollars supplémentaires?

M. Pepin: Zéro.

M. Forrestall: Je n'aime pas discuter d'hypothèses. Vous avez dit que le CN a 14 mois pour prendre une décision sur ce qu'il fera de sa situation préférentielle.

M. Pepin: C'est exact.

M. Forrestall: Avez-vous une raison quelconque de croire que le CN a l'intention d'exercer cette option, qui, si je comprends bien, lui donnerait le contrôle effectif de Cast? Je dois d'ailleurs dire que les chiffres que j'ai quant aux actions émises par cette société sont assez vieux et ne sont peut-être plus exacts. Avez-vous eu, de toute façon des informations du CN quant à ses intentions?

M. Pepin: Non, ces conversations ont lieu actuellement. L'autorisation donnée par le Cabinet était basée sur les conditions que je vous ai expliquées, ce qui signifie qu'elle doit être suivie par des discussions entre le CN et nous-mêmes.

M. Forrestall: Dans 14 mois ou avant?

M. Pepin: Sur une base permanente.

M. Forrestall: Permanente. Puis-je donc vous poser une autre question philosophique? Si le CN achète ces bateaux, allez-vous insister pour qu'ils soient enregistrés au Canada et dotés d'équipages canadiens?

M. Pepin: Non, car on ne peut pas . . .

M. Forrestall: Nous avons deux conceptions radicalement opposées. Je n'ai en effet rien contre le fait que le CN et Air Canada doivent essayer de faire des profits, bien au contraire. De fait, c'était M. Mazankowski qui avait insisté pour que cette exigence soit imposée à ces deux sociétés, malgré des objections assez sérieuses de la part d'Air Canada. Quant à moi, je n'ai aucun mal à accepter ce principe. Je crois que ces deux sociétés devraient essayer de faire des profits. Je ne pense toutefois pas qu'elles devraient utiliser des dollars canadiens dans des paradis fiscaux, réduisant ainsi le rôle du Canada, des contribuables canadiens et du CN à un simple rôle de courtier stupide. En effet, cela nous amène à jouer le rôle d'agent pour des intérêts étrangers et je me demande combien nous perdons ainsi d'argent, chaque année. Je suis certain que nous perdons déjà 3 ou 4 milliards de dollars pour assurer le transport de nos

[Texte]

Mr. Pepin: The subject you raise now via the Cast case is still wider than that. The question of a deep-sea fleet is, I know, one that is very close to your heart. I have had a great number of discussions not only with Mr. Sinclair but with interested parties, and they seem to all agree that the present system has been beneficial for Canada. When you leave it at that, it is quite all right. It is when you start discussing what is ahead of us, when you start talking above the clouds, government intervention, sharing of lines, the progressive decline of ships of convenience and all that; that is where the division begins to take place. As you indicated yourself, these discussions are pretty intensive now. You have a number of quite learned and passionate people going to the Canadian Manufacturers' Association, the Canadian Export Association, making the case for a Canadian involvement in deep-sea shipping. You have also a number of people, a number of companies, exploring specific possibilities in the transportation of coal, of oil, of grain.

• 1800

Mr. Forrestall: Yes, everybody is doing it except us.

Mr. Pepin: What I find healthy is that the discussion is taking place . . .

Mr. Forrestall: I agree.

Mr. Pepin: . . . and it is getting more and more pointed. It is getting less philosophical and more and more realistic, more pointed, more and more purposeful. I find that healthy.

Mr. Forrestall: It would get a little more pointed and a little more objective if you had injected yourself, or insisted that Petro-Can inject itself, or inject into the negotiations, or whoever is doing the bargaining . . .

Mr. Pepin: I have injected myself quite a lot.

Mr. Forrestall: . . . that we would haul some of those 50,000 barrels of oil a day out of Mexico, and God only knows what we are going to do with it, in Canadian ships.

Mr. Pepin: I do not accept what you have said.

Mr. Forrestall: Why are not Kaiser Resources using Canadian ships? Nordco has just signed a deal with Taiwan, and was the question of Canadian ships even mentioned in the transportation of it?

Mr. Pepin: May I suggest that you interrogate yourself too. In one breath you seem to want Canadians to get involved in that, and then in the next breath you do not want CN to get too close to Cast because that might cast a reflection on them.

Mr. Forrestall: If Canadian National wants to buy Cast, to put them under Canadian registry and put Canadian crews on them, then you can give them \$100 million, if that is what is required to buy out Cast or Manchester or anybody else who is dealing with the transportation of our goods. Within a couple

[Traduction]

marchandises et, avec ce système, nous augmentons encore ces pertes.

M. Pepin: En fait, la question que vous soulevez a une portée bien plus large que celle qui a été envisagée dans l'affaire de Cast. Je sais que vous êtes fortement en faveur de la création d'une flotte de haute mer. Je dois dire que j'ai eu de nombreuses discussions à ce sujet, non seulement avec M. Sinclair, mais avec d'autres parties intéressées. Or, tout le monde semble convenir que le système actuel a été à l'avantage du Canada. Si on en reste là, c'est très bien. C'est cependant lorsqu'on essaye d'analyser l'avenir et que l'on parle d'interventions gouvernementales, de partage des lignes maritimes, de déclin progressif des pavillons de complaisance, etc., que l'on fait face à des divergences d'opinions. Comme vous l'avez dit vous-même, ces discussions sont actuellement très intensives. Des gens très compétents et très passionnés ont déjà pris contact avec l'Association canadienne des manufacturiers et l'Association canadienne des exportateurs, pour présenter la cause d'une participation canadienne dans une marine marchande internationale. Il y a également un certain nombre d'entreprises qui envisagent de se lancer dans des projets de transport de charbon, de pétrole et de céréales.

M. Forrestall: Oui, tout le monde le fait, sauf nous.

M. Pepin: Ce que je trouve sain dans ces discussions . . .

M. Forrestall: Je suis d'accord.

M. Pepin: . . . c'est qu'elles sont déjà très avancées. Il s'agit de moins en moins d'analyses de principes et de plus en plus d'analyses de projets concrets. Cela me paraît très sain.

M. Forrestall: Je voudrais, moi aussi, être plus précis et un peu plus objectif et vous demander si vous avez participé, ou demandé à Petro Canada de participer à ces discussions.

M. Pepin: J'y ai participé beaucoup.

M. Forrestall: Avez-vous donc demandé que ces 50,000 barils de pétrole par jour que nous allons acheter au Mexique—et Dieu sait ce que nous allons en faire—soient transportés dans des bateaux canadiens?

M. Pepin: Je ne suis pas d'accord avec ce que vous venez de dire.

M. Forrestall: Pourquoi est-ce que Kaiser Resources n'utilise pas des bateaux canadiens? Nordco vient de signer un contrat à Taïwan et je voudrais savoir si l'on a seulement envisagé d'avoir recours à des bateaux canadiens pour assurer le transport?

M. Pepin: Je me demande si vous ne devriez pas vous poser des questions vous-même. En effet, d'un côté, vous semblez réclamer que les Canadiens participent à ces activités et, de l'autre, vous refusez au CN de collaborer avec la société Cast.

M. Forrestall: Si le CN veut acheter Cast, qu'il le fasse en l'enregistrant au Canada et en lui donnant des équipages canadiens. A ce moment-là, vous pourriez lui donner 100 millions de dollars, si c'est ce qu'il faut pour que le CN achète Cast, Manchester, ou n'importe quoi d'autre qui s'occupe du

[Text]

of years we are going to have to say yes or no to the UNCTAD proposals, the new code of ethics. It is a 40:40:20 division and we are dragging our feet. Nobody in the shipping world believes we are going to take advantage of that, going to pick it up, simply because that is what we are doing; we are dragging our feet. We are not identifying targets of opportunity and doing anything about them. On the contrary; we are letting Canadian National, a Crown corporation with Canadian tax dollars, invest its money in flags of convenience. Presumably anybody looking at that would draw at least the very superficial conclusion that this is the way Canada wants to go. I think it is the wrong way to go.

Mr. Pepin: What is the right way?

Mr. Forrestall: You think it is the right way. We have a clear difference of opinion.

Mr. Pepin: What is the right way?

Mr. Forrestall: Do not try to read into my comments, Mr. Minister, what is not there.

Mr. Pepin: To conclude on that subject, nevertheless, I repeat that there is something very healthy going on now, in the sense that the conversations between the interested parties are getting sharper and sharper, more and more pointed.

Mr. Forrestall: I agree with that. I wish you could sharpen them up a little bit.

Mr. Pepin: And I do not agree with what you seem to infer: that I have not been involved in it. I have really paid a lot of attention to it and spent a lot of time on it.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I have a question of privilege, please? A point of order or whatever you want to call it?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Make it, Mr. Forrestall. I did not understand. Did you say you are making a point of order?

Mr. Forrestall: Just stop interrupting me, would you please?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am sorry, Mr. Forrestall. You have had your say.

Mr. Forrestall: I have a question of privilege.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Then ask it.

Mr. Forrestall: Can I ask you to ask the clerk when the committee members were in receipt of the last copy of the *Minutes* of these meetings?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The clerk has informed me that she will look. As you know, there have been delays in the transcript. We have had an unfortunate labour problem on the Hill and that has delayed publication in both official languages of the transcripts, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: That was just for the record. Okay?

Le président suppléant (M. Deniger): Thank you.

Il est 18 h 00. Je m'excuse auprès des députés qui n'ont pas eu la chance de poser des questions. Je tiens à remercier le

[Translation]

transport de nos marchandises. Dans quelques années, nous allons devoir accepter ou refuser les propositions de l'UNCTAD, c'est-à-dire le nouveau code de déontologie. Actuellement, il y a une participation de 40-40-20, et nous nous traînons les pieds. Personne qui s'occupe de transport maritime ne pense que nous réussirons à profiter de cela, tout simplement parce que nous nous traînons les pieds. Nous ne procédons pas à l'identification des objectifs et nous ne faisons rien à ce sujet. Au contraire, nous laissons le CN, société de la Couronne financée par les contribuables canadiens, investir son argent dans des pavillons de complaisance. Quiconque examine la situation doit automatiquement parvenir à la conclusion, au moins superficielle, que c'est la voie choisie par le Canada. Or, d'après moi, c'est une mauvaise voie.

M. Pepin: Quelle serait la bonne?

M. Forrestall: Vous pensez que c'est la bonne? Dans ce cas, nos opinions sont manifestement opposées.

M. Pepin: Quelle est la bonne voie?

M. Forrestall: N'essayez pas de me faire dire ce que je n'ai pas dit, monsieur le ministre.

M. Pepin: Quoi qu'il en soit, pour en terminer avec ce sujet, je répète que les discussions actuelles me paraissent très saines, puisqu'elles portent de plus en plus sur des projets concrets.

M. Forrestall: Je suis d'accord et je voudrais que l'on aille un peu plus vite.

M. Pepin: Je conteste également ce que vous semblez indiquer, à savoir que je n'aurais pas participé à ces discussions. J'y ai consacré beaucoup d'attention et de temps.

M. Forrestall: Puis-je poser une question de privilège, monsieur le président? Ou un rappel au Règlement, si vous voulez l'appeler comme cela?

Le président suppléant (M. Deniger): Allez-y, monsieur Forrestall, je n'avais pas compris. Voulez-vous faire un rappel au Règlement?

M. Forrestall: Veuillez cesser de m'interrompre.

Le président suppléant (M. Deniger): Veuillez m'excuser, monsieur Forrestall, vous avez déjà eu votre temps de parole.

M. Forrestall: Je veux poser une question de privilège.

Le président suppléant (M. Deniger): Posez-la donc.

M. Forrestall: Puis-je vous demander de demander au greffier quand les membres du Comité ont reçu la dernier exemplaire du compte rendu de ces séances?

Le président suppléant (M. Deniger): Le greffier m'indique qu'il va se renseigner. Comme vous le savez, il y a eu des retards, à cause d'un conflit de travail assez regrettable, affectant les services de la Colline parlementaire. Cela a retardé la publication du compte rendu dans les deux langues officielles.

M. Forrestall: Je tenais simplement à ce que cela figure au compte rendu. D'accord?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Merci.

It is now six o'clock. I am sorry for the members who have not had the opportunity to ask questions. I would like to thank

[Texte]

ministre et ses témoins de leur comparution. Jeudi, le 13 novembre à 9 h 30, nous commencerons l'étude des crédits supplémentaires de la Commission canadienne des transports.

Mr. Penner: Mr. Chairman, on a question of privilege.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes.

Mr. Penner: I do not think an apology to hon. members who have sat here all afternoon is enough. I want to lodge, as a member of Parliament, a question of privilege related to the allocation of time in this committee. All hon. members should know what the rules are, and the time could have been better allocated so that each member would have had an opportunity to make his case. We are not coming to sit here all afternoon and be told at the end of the meeting, I am sorry, there is no more questioning time for hon. members. That is unacceptable and I want that dealt with in the steering committee. There should be a better rule than that and it should be made clear at the outset.

• 1805

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Penner, I understand your point. To clarify it, I did not even have you down on the list.

Mr. Penner: My name was given to the chairman when I entered the room.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am sorry, I do not have it on my list. As you know, I came here at 5.30 o'clock.

Mr. Penner: I did not come here to be entertained all afternoon.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am sorry.

Mr. McDermid: Now you understand how we feel on the constitutional debate.

Mr. Penner: I do not know about that.

Mr. McDermid: No, No, you would not. Double standards again.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

the minister and his officials. On Thursday, November 13, at 9.30 a.m., we will begin our study of the supplementary estimates of the Canadian Transport Commission.

M. Penner: Une question de privilège, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Oui.

M. Penner: Je ne pense pas qu'il vous suffise de vous excuser auprès des députés qui ont siégé ici, tout l'après-midi. Je tiens, quant à moi, à poser une question de privilège quant à la répartition du temps au sein de ce Comité. Tous les députés devraient être informés des règles, et le temps global devrait être mieux réparti, afin que chacun ait la possibilité de s'exprimer. Il ne suffit pas, en effet, de nous demander de siéger ici tout l'après-midi, et de nous dire, à la fin de la réunion, que vous êtes désolé parce que la séance est terminée. Cela est absolument inacceptable, et je tiens à ce que la question soit posée au sein du comité directeur. Il faut que l'on parvienne à un meilleur système, qui soit expliqué à tout le monde au départ.

Le président suppléant (M. Deniger): Je comprends bien votre remarque, monsieur Penner. Pour votre information, je dois vous dire que votre nom ne figurait même pas sur la liste.

M. Penner: J'ai donné mon nom au président lorsque je suis entré.

Le président suppléant (M. Deniger): Excusez-moi il ne figure pas sur ma liste. Comme vous le savez, j'ai occupé la présidence à 17 h 30.

M. Penner: Je ne suis pas venu ici pour assister au spectacle.

Le président suppléant (M. Deniger): Excusez-moi.

M. McDermid: Maintenant, vous comprenez nos réactions au sujet du débat constitutionnel.

M. Penner: Je ne sais pas si je comprends bien.

M. McDermid: Non, sans doute pas. Encore une fois deux poids, deux mesures.

Le président suppléant (M. Deniger): La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-9"

APPENDICE «TRPT-9»

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Tour of Eastern Canada—September 8 to 12, 1980—St. John's, Newfoundland, Dartmouth and Halifax, Nova Scotia, Moncton, New Brunswick and Charlottetown, Prince Edward Island.

ORDER OF REFERENCE

In accordance with its Order of Reference, dated June 16, 1980, the Standing Committee on Transport travelled to Eastern and Western Canada, for a period of ten days, during the month of September, 1980, to visit Transport Canada Establishments while considering Vote 1 under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981.

ST. JOHN'S, NEWFOUNDLANDGeneral

The Committee made a tour of the airport facilities and received explanatory briefings from the officials of the Department of Transport.

The Committee also received oral briefs from the following during a meeting at Mary Queen of Peace Parish Hall:

The Honourable John Crosbie, M.P., St. John's West.

From St. John's Planning Committee:

Mr. John R. O'Dea, Chairman.

From the Brotherhood of Railway and Airline Clerks:

Mr. Mike Walsh, General Chairman.

From the St. John's Board of Trade

Mr. Gerry B. Anthony, President.

From the Brotherhood of Railway Carmen of America:

Mr. Fred Chancey, President.

Summary of Recommendations Received by the Committee1. General Transportation Facilities—

The recent discovery of oil and gas off the shores of Newfoundland has considerably increased the drilling activity. Also according to the provincial regulations the major oil companies involved in exploration activities must be located in St. John's. All this increased activity makes it more evident that improvements should be made in the transportation system as a whole in Newfoundland. Action should be taken without delay to provide needed facilities at the airport and the seaport.

2. Airport

(a) The volume of traffic has increased considerably at St. John's airport and will undoubtedly rise in the future due to the increased offshore activity. Consequently it is recommended that the airport at St. John's be designated as an international airport.

(b) For the same reasons the policy of the Department of Transport on leases and buildings should be revised and

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Tournée dans l'Est du Canada, du 8 au 12 septembre 1980—Saint-Jean, Terre-Neuve; Dartmouth et Halifax, Nouvelle-Écosse; Moncton, Nouveau-Brunswick et Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard.

ORDRE DE RENVOI

Conformément à son ordre de renvoi du 16 juin 1980, le Comité permanent des transports a passé dix jours, en septembre 1980, dans l'Est et dans l'Ouest du Canada pour visiter les installations de Transports Canada en vue d'étudier le crédit 1 sous la rubrique Transports du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

SAINT-JEAN, TERRE-NEUVERenseignements généraux

Le Comité a visité les installations de l'aéroport où les fonctionnaires du ministère ont organisé des séances d'information. Les témoins suivants ont également fait des interventions à la réunion tenue à la salle paroissiale Mary Queen of Peace.

L'Honorable John Crosbie, député, Saint-Jean-Ouest

Du Comité de planification de Saint-Jean

M. John R. O'Dea, Président.

De la Fraternité des commis de chemins de fer et de lignes aériennes

M. Mike Walsh, Président général.

De la St. John's Board of Trade

M. Gerry B. Anthony, Président.

De la Fraternité des wagonniers de chemins de fer de l'Amérique

M. Fred Chancey, Président.

Résumé des recommandations présentées au Comité1. Moyens de transport en général

La découverte récente de gaz et de pétrole au large de Terre-Neuve a grandement multiplié les opérations de forage. En outre, les règlements provinciaux exigent que les principales compagnies pétrolières faisant de la prospection aient leur base à Saint-Jean. Il devient donc évident que l'ensemble du réseau de transport à Terre-Neuve doit être modernisé. Il est urgent de procéder à l'expansion de l'aéroport et du port maritime.

2. Aéroport

a) Le volume du trafic à l'aéroport de Saint-Jean a considérablement augmenté et va sans aucun doute continuer sur cette lancée en raison de l'intensification des travaux d'exploration en haute mer. Par conséquent, on recommande de faire de l'aéroport de Saint-Jean un aéroport international.

b) Pour les mêmes raisons, on devrait revoir la politique du ministère des Transports concernant les baux et les bâti-

planning should commence immediately on a new terminal building at the west side of the existing building.

(c) As the airport experiences weather conditions requiring IFR procedures at or less than a ceiling of 1000 feet and/or a visibility of 3 miles 35.78 per cent of the total annual time, it is necessary to improve the landing facilities at the airport by constructing runways 08/26 to acceptable standards in order to install ILS category 2 on runway 08 and category 1 on runway 26 thus providing two runways equipped with ILS on an easterly heading. The PAR on runway 11 should remain until ILS 2 is installed.

(d) It is recommended that the user pay concept be rejected until the airport master plan is fully implemented.

3. Seaport Development

(a) The installation of Syncrolift drydock at the CN shipyards was recommended as a high priority item. More vessels would come to the port of St. John's for servicing and maintenance and hence would generate more employment.

(b) The idea of looking into the status of the Maryland shipyard before any federal financial guarantees are given should be rejected.

(c) The provision of a new ice-strengthened, multi-purpose tug including fire fighting capabilities was recommended as the "Glenmount" which is owned by the National Harbour Board and operated by A. Harvey & Company is not suitable for large ships.

HALIFAX—DARTMOUTH, NOVA SCOTIA

General

The Committee made a tour of the Halifax port facilities and were especially interested in the existing container terminal operations located at the Ocean Terminal, and the proposed new facility under construction at Fairview Cove. In addition, the Committee visited the Coast Guard operational facilities located in Dartmouth and Chebucto Head. During the process of these tours explanatory briefings were received from the officials of the National Harbours Board, the Coast Guard, and the Department of Transport.

The Committee also received oral briefs from the following during the meeting at the Hotel Nova Scotian:

The Honourable Roland J. Thornhill, Minister of Development, Nova Scotia.

From Transport 2000—Atlantic Branch:

Mr. John Pearce, President.

From the Halifax Advisory Committee:

Her Honour Warden Elizabeth Lawrence, Member.

From the Halifax Board of Trade:

Mr. John Morash, President;

Mr. Camille Gallant, Chairman, Transportation Committee;

ments et on devrait commencer immédiatement les plans d'une nouvelle aérogare sur le côté ouest de l'aérogare existante.

c) Étant donné que les conditions atmosphériques à l'aéroport sont telles que, 35.78 pour cent de l'année, il faut avoir recours aux règles de vol aux instruments avec un plafond inférieur ou égal à 1000 pieds et, ou bien, une visibilité de 3 milles, il convient de moderniser les installations d'atterrissage de l'aéroport en rénovant les pistes 08 et 26 de façon à installer un système d'atterrissage aux instruments catégorie 2 pour la piste 08 et un système catégorie 1 pour la piste 26. Ainsi deux pistes orientées vers l'est seraient équipées d'un système d'atterrissage aux instruments. La piste 11 garderait son radar d'approche de précision jusqu'à l'installation du système d'atterrissage aux instruments catégorie 2.

d) On recommande de rejeter le principe de paiement par l'utilisateur tant que le plan général de l'aéroport n'est pas complètement en vigueur.

3. Expansion du port maritime

a) On recommande l'installation, dans les plus brefs délais, d'une cale sèche Syncrolift au chantier du CN. L'entretien d'un plus grand nombre de navires se ferait alors dans le port de Saint-Jean, créant ainsi des emplois supplémentaires.

b) On devrait attendre l'obtention de garanties financières fédérales pour étudier la situation du chantier naval Maryland.

c) On recommande l'achat d'un nouveau remorqueur polyvalent, résistant aux glaces et faisant office de bateau-pompier, étant donné que le «Glenmount», qui appartient au Conseil des ports nationaux et est exploité par A. Harvey & Company, ne convient pas aux gros bateaux.

HALIFAX—DARTMOUTH, NOUVELLE-ÉCOSSE

Renseignements généraux

Le Comité a visité les installations portuaires d'Halifax, s'intéressant surtout au terminus à conteneurs situé au terminus océanique, et aux nouvelles installations en construction à Fairview Cove. En outre, le Comité est allé voir les installations de la Garde côtière situées à Dartmouth et à Chebucto Head. À l'occasion de ces visites, des fonctionnaires du Conseil des ports nationaux, de la Garde côtière et du ministère des Transports ont tenu des séances d'information.

Les témoins suivants ont également fait des interventions à la réunion tenue à l'hôtel Nova Scotian:

L'honorable Roland J. Thornhill, Ministre du Développement, Nouvelle-Écosse.

De Transport 2000—Division de l'Atlantique:

M. John Pearce, Président.

Du Comité consultatif d'Halifax:

L'honorable Warden Elizabeth Lawrence, Membre.

De la Halifax Board of Trade:

M. John Morash, Président.

M. Camille Gallant, Président, Comité des transports

Mr. Harry Paton, Past President;

Mr. P. Murphy, Assistant General Manager.

M. Harry Paton, Président sortant.

M. P. Murphy, Directeur général adjoint.

Summary of Recommendations Received by the Committee

1. Ocean Container Operations

As delays in the completion of the new Fairview Cove container terminal have already cost millions of dollars and are having an adverse effect on the economic growth of both the City of Halifax and the Province of Nova Scotia, action should be taken to ensure that the new Fairview Cove terminal becomes operational as soon as possible. This recommendation is particularly important in light of the fact that the existing container facility at the Ocean Terminal is unable to handle increased traffic volume because it is already working to full capacity.

2. Rail Service

(a) The policy to abandon certain rail lines should be reconsidered as existing assets should be conserved as a need may arise in the foreseeable future, and the cost of re-establishing abandoned lines would be prohibitive in comparison to the maintenance of the existing lines.

(b) Passenger rail service has been deteriorating partly due to the need for new equipment. Adequate revised scheduling and new equipment for passenger trains would greatly improve the service.

3. Halifax Airport

(a) Improvement to the airport should be made in conjunction with the Canadian Forces Base, Shearwater, which is located on the outskirts of Dartmouth.

(b) To facilitate the future development of the airport the land surrounding the airport should be protected.

4. Merchant Marine

The concept of a Canadian Merchant Marine should be revived as it would assist in the economic development of the Atlantic Region.

5. Reorganization of Canadian Ports

New legislation should be enacted.

MONCTON, NEW BRUNSWICK

General

The Committee visited the Moncton Air Traffic Control Centre and the Canadian National Humpyard and associated railway repair shops and received explanatory briefings from the officials of the Department of Transport and the Canadian National Railway.

The Committee also received oral briefs from the following during a meeting at the Hotel Beausejour:

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

Mr. Webb Vance, Regional Vice-President.

Résumé des recommandations présentées au Comité

1. Terminus océanique à conteneurs

Étant donné que les retards dans la construction du nouveau terminus à conteneurs de Fairview Cove ont déjà coûté des millions de dollars et entravent l'expansion économique d'Halifax et de la Nouvelle-Écosse, tout devrait être mis en œuvre pour que le nouveau terminal de Fairview Cove entre en service le plus tôt possible. Cette recommandation est d'autant plus importante que les installations actuelles du terminus océanique fonctionnent déjà au maximum de leur capacité et ne peuvent faire face à une augmentation du trafic.

2. Service ferroviaire

a) Il faudrait revoir le principe de l'abandon de certaines lignes ferroviaires étant donné qu'on risque d'en avoir besoin dans un avenir proche et qu'il reviendrait beaucoup plus cher de ré-installer des lignes que d'entretenir celles qui existent déjà.

b) La détérioration du service ferroviaire voyageur est due en partie au vieillissement du matériel. L'amélioration des horaires et l'achat de matériel neuf pour les trains de passagers remédieraient grandement à cette situation.

3. Aéroport d'Halifax

a) La modernisation de l'aéroport devrait se faire conjointement avec la base des forces canadiennes située à Shearwater, à la lisière de Dartmouth.

b) Afin de faciliter l'expansion future de l'aéroport, les terrains qui l'entourent devraient être réservés.

4. Marine marchande

On devrait ressusciter l'idée d'une marine marchande canadienne car elle contribuerait à l'expansion économique de la région atlantique.

5. Réorganisation des ports canadiens

On devrait adopter une nouvelle loi.

MONCTON, NOUVEAU-BRUNSWICK

Renseignements généraux

Le Comité a visité le centre de contrôle du trafic aérien de Moncton, la cour de triage du Canadien National et autres ateliers de réparations ferroviaires. Des fonctionnaires du ministère des Transports et des chemins de fer nationaux du Canada ont tenu des séances d'information.

Les témoins suivants ont également fait des interventions à la réunion tenue à l'hôtel Beausejour:

De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

M. Webb Vance, Vice-président régional.

Summary of Recommendations Received by the Committee1. Ferry Service—Yarmouth to Bar Harbor

Because of the unsuitability of the MV Bluenose due to its age, general state of repair and its incapacity to handle high volume traffic between Bar Harbor, Maine, and Yarmouth, Nova Scotia, it was recommended that it be replaced by a high stern vessel which would have the capacity to handle increased commercial and tourist traffic.

CHARLOTTETOWN, PRINCE EDWARD ISLANDGeneral

The Committee made a tour of the airport facilities and received explanatory briefings from the officials of the Department of Transport.

The Committee also received oral briefs from the following during a meeting at the Charlottetown Hotel:

The Honourable George McMahon, Minister of Highways and Public Works, Prince Edward Island.

From the Department of Highways & Public Works:

Mr. K. A. McKenzie, Director of Transportation.

From the Transportation and Communications Board for the Greater Charlottetown Chamber of Commerce:

Mr. Wayne Proude, President.

From the National Farmers Union:

Mr. J. P. Hendricken, Member;

Miss Cynthia Rice, Member.

From the Federation of Agriculture:

Mr. Eric Hammill, Secretary Manager.

From the Potato Marketing Board:

Mr. Henry Compton, Chairman;

Mr. Harold Rodd, Marketing and Transportation Director.

Summary of Recommendations Received by the Committee1. Water Transport

(a) A new ferry is required for the service between Tormentine, New Brunswick, and Borden, Prince Edward Island, which would have the capacity to deal with the increased volume of traffic.

(b) The recommendation contained in the Prince Edward Island Mainland Transportation Study undertaken by the Department of Transport in 1975-76 with regard to the design and construction of a 150-car ferry for the Wood Island, P.E.I.—Caribou, N.S. link should be implemented.

(c) The ice breaker "Wolf" is out of service. Due to the importance of guaranteeing shippers continued ice breaking service, it is essential that repairs to the ship be completed before the next winter season.

(d) To evaluate the use of air cushion vehicles for ice breaking purposes experiments should be carried out in the Prince Edward Island harbours and the Northumberland Straits.

Résumé des recommandations présentées au Comité1. Traversier de Yarmouth à Bar Harbor

En raison de sa vétusté et de son faible tonnage, le Bluenose est inadéquat pour assurer le service entre Bar Harbor, Maine, et Yarmouth, Nouvelle-Écosse; on recommande donc qu'il soit remplacé par un navire haut de poupe d'une capacité suffisante pour transporter davantage de marchandises et de passagers.

CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARDRenseignements généraux

Le Comité a visité les installations de l'aéroport et assisté à des réunions d'information organisées par les fonctionnaires du ministère des Transports. Les témoins suivants ont également fait des interventions à la réunion tenue à l'hôtel Charlottetown:

L'honorable George McMahon, Ministre de la Voirie et des Travaux publics, Île-du-Prince-Édouard.

Du ministère de la Voirie et des Travaux publics:

M. K. A. McKenzie, Directeur des transports.

Du Transportation and Communications Board for the Greater Charlottetown Chamber of Commerce

M. Wayne Proude, Président.

Du Syndicat national des cultivateurs:

M. J. P. Hendricken, Membre;

M^{lle} Cynthia Rice, Membre.

De la Fédération de l'agriculture:

M. Eric Hammill, Directeur-secrétaire.

De l'Office de commercialisation de la pomme de terre:

M. Henry Compton, Président;

M. Harold Rodd, Directeur du service de commercialisation et du transport.

Résumé des recommandations présentées au Comité1. Transport maritime

a) L'accroissement du trafic entre Tormentine, Nouveau-Brunswick et Borden, Île-du-Prince-Édouard, rend indispensable la mise en service d'un traversier de tonnage plus fort.

b) Il faudrait suivre la recommandation faite par le ministère des Transports en 1975-76 dans son Étude des transports dans l'Île-du-Prince-Édouard au sujet de la conception et de la mise en chantier d'un traversier de 150 voitures pour relier Wood Island, Île-du-Prince-Édouard à Caribou, Nouvelle-Écosse.

c) Le brise-glace «Wolf» est en panne. Étant donné qu'il est très important que les armateurs puissent compter sur les services d'un brise-glace, il est essentiel que ce navire soit réparé avant l'hiver prochain.

d) Des essais de véhicules à coussins d'air devraient être entrepris dans les ports de l'Île-du-Prince-Édouard et dans le détroit de Northumberland pour en évaluer l'efficacité en tant que brise-glace.

(e) If the users have to pay extra operating costs required by the proposed new pricing policy of Transport Canada (Water Transport Directorate) for the Atlantic Region ferry services, the policy should not be implemented.

(f) To foster the economic development of P.E.I. it is necessary to make improvements to all four ports in the province.

(g) Construction of a Deep-Water port.

2. Air Transport

(a) The regional air carrier policy requires revision.

(b) The terminal facilities at the Charlottetown airport should be upgraded.

3. Rail Transport

(a) Freight subsidies should be continued for the transportation of potatoes.

(b) The rail system should be upgraded, and fixed rail rates should be established for the transportation of fresh potatoes to export markets.

4. Road Transport

(a) To enable the province to construct all-weather highways the federal government should provide assistance to the provincial highway construction program.

(b) A national licensing Policy should be implemented which would only require one hearing for carriers to deliver product to any province.

TOUR OF EASTERN CANADA— SEPTEMBER 8 to 12, 1980

LIST OF TRANSPORT CANADA OFFICIALS WHO BRIEFED THE COMMITTEE

ST. JOHN'S, NEWFOUNDLAND

Mr. Frank Lawlor, Airport Manager.

HALIFAX, NOVA SCOTIA

Mr. R. V. Beck, General Manager, Port of Halifax, Ocean Terminals;

Mr. F. H. Howard, President of Halicon-Halterm;

Mr. R. A. Kaye, Traffic Development Officer, Port of Halifax, Ocean Terminals;

Mr. D. C. Arthur, Superintendent, Canadian National Railways.

DARTMOUTH, NOVA SCOTIA

Mr. Lloyd Henderson, Regional Manager, Fleet Systems;

Mr. K. C. Curren, Regional Director, Atlantic Canadian Coast Guard;

Captain Guy Williams, District Manager.

e) Si la nouvelle politique tarifaire proposée par Transports Canada (Direction du transport maritime) résulte en une augmentation des frais d'exploitation pour les usagers, elle ne devrait pas entrer en vigueur.

f) Pour encourager l'expansion économique de l'Île-du-Prince-Édouard, il faut améliorer les quatre ports de cette province.

g) Construction d'un port en eau profonde.

2. Transport aérien

a) La politique régissant les transporteurs aériens régionaux devrait être révisée.

b) L'aérogare de Charlottetown devrait être modernisée.

3. Transport ferroviaire

a) Il faudrait continuer à subventionner le transport des pommes de terre.

b) On devrait moderniser le réseau ferroviaire et adopter un tarif fixe pour l'acheminement des pommes de terre fraîches vers les marchés étrangers.

4. Transport routier

a) Le gouvernement fédéral devrait contribuer au programme provincial de construction routière afin de permettre à la province de construire des routes quatre-saisons.

b) A l'échelon national, les permis accordés aux transporteurs qui livrent dans toutes les provinces ne devraient demander qu'une seule audience.

TOURNÉE DE L'EST DU CANADA— 8 au 12 septembre 1980

LISTE DES FONCTIONNAIRES DE TRANSPORT CANADA QUI ONT PRÉSENTÉ UN MÉMOIRE AU COMITÉ

SAINT-JEAN, TERRE-NEUVE

M. Frank Lawlor, Gestionnaire de l'aéroport.

HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE

M. R. V. Beck, Gérant général du Port d'Halifax, Installations portuaires;

M. F. H. Howard, Président de Halicon-Halterm;

M. R. A. Kaye, Agent de développement de la circulation du Port d'Halifax, Installations portuaires;

M. D. C. Arthur, Surintendant des transports, Chemins de fer nationaux, Halifax.

DARTMOUTH, NOUVELLE-ÉCOSSE

M. Lloyd Henderson, Coordonnateur régional, Gestionnaire régional des systèmes de flotte;

M. K. C. Curren, Directeur régional, Garde côtière canadienne de l'Atlantique;

Capitaine Guy Williams, Gérant de district—Dartmouth.

MONCTON, NEW BRUNSWICK

M. J. P. Vaillancourt, Regional Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. A. J. Gaudet, Moncton Airport Manager;
Mr. W. R. Mitchell, General Manager Operations, Atlantic Region.

CHARLOTTETOWN, PRINCE EDWARD ISLAND

Mr. Bob Howard, Charlottetown Airport Manager;
Mr. Yvan Morrison, District Manager.

FROM THE CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

Mr. David Blair, Vice-President, Atlantic Region;
Mr. Robert Waterston, Regional Manager, Express.

MONCTON, NOUVEAU-BRUNSWICK

M. J. P. Vaillancourt, Administrateur régional, Administration canadienne des transports aériens;
M. A. J. Gaudet, Gérant de l'aéroport de Moncton;
M. W. R. Mitchell, Gérant général des opérations, Région de l'Atlantique.

CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

M. Bob Howard, Gérant de l'aéroport de Charlottetown;
M. Yvan Morrison, Gérant de district.

DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

M. David Blair, Vice-président, Région de l'Atlantique;
M. Robert Waterston, Directeur régional, Messageries.

APPENDIX "TRPT-10"

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Tour of Western Canada—September 22 to 26, 1980—Winnipeg, Manitoba, Regina, Saskatchewan, Edmonton, Alberta, Vancouver and Prince Rupert, British Columbia.

ORDER OF REFERENCE

In accordance with its Order of Reference, dated June 16, 1980, the Standing Committee on Transport travelled to Eastern and Western Canada for a period of ten days during the month of September, 1980, to visit Transport Canada Establishments while considering Vote I under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1981.

WINNIPEG, MANITOBAGeneral

The Committee made a tour of the airport facilities and the CPR Marshalling Yards. During these tours the Members and party were briefed by Transport Canada Officials and the CPR Managers.

The Committee also received oral briefs from the following during the meeting at The Fort Garry Hotel:

From the Churchill Port Authority:

Mr. Gordon Earl, Chairman;

Mr. Don Figurski, General Manager.

From the Port of Churchill Development Board:

Mr. Ed. Guest, Executive Director.

From the Canadian Grain Commission

Dr. Hugh Horner, Grain Transportation Coordinator.

From the Hudson Bay Route Association:

Mr. Harry Gordon, President.

From the Inner City Committee for Rail Relocation:

Mr. George Heska, Spokesman;

Mr. Ewald Shantag, Winnipeg Labour Council;

Sister G. McNamara, Director, Rossbrook House;

Shirley Green, Society of crippled children & adults;

Mr. Magnus Eliason, Former City Councillor;

Mr. Vern Gray, Community Worker;

Mr. Arne Peltz, Legal Advisor.

Summary of Recommendations Received by the Committee1. Port of Churchill

(a) Federal Funds should be made available to the port for capital expenditures.

(b) The utilization of the port should be maximized by diversifying commodities exported through its facilities. At the moment, grain is the basic commodity handled through its facilities. At the moment, grain is the basic commodity

APPENDICE «TRPT-10»

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Tournée dans l'Ouest du Canada—du 22 au 26 septembre 1980—Winnipeg (Manitoba), Regina (Saskatchewan, Edmonton (Alberta), Vancouver et Prince-Rupert (Colombie-Britannique).

ORDRE DE RENVOI

Conformément à son ordre de renvoi du 16 juin 1980, le Comité permanent des transports a voyagé dans l'Est et dans l'Ouest du Canada pendant dix jours au cours du mois de septembre 1980 et il a visité des installations du ministère des Transports dans le cadre de son étude du crédit 1, sous la rubrique Transports, du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

WINNIPEG (MANITOBA)Renseignements généraux

Le Comité a visité les installations aéroportuaires et les cours de triage du CP. Au cours de ces visites, les députés et les membres du groupe ont entendu les exposés de représentants du ministère des Transports et des cadres du CP.

Au cours de la séance qui s'est tenue à l'hôtel Fort Garry, Le Comité a recueilli les commentaires des personnes suivantes:

Du Churchill Port Authority:

M. Gordon Earl, Président;

M. Don Figurski, Directeur général.

Du Port of Churchill Development Board:

M. Ed Guest, Directeur exécutif.

De la Commission canadienne des grains

M. Hugh Horner, Coordonnateur du transport des grains.

De la Hudson Bay Route Association:

M. Harry Gordon, Président.

Du Inner City Committee for Rail Relocation:

M. George Heska, Porte-parole;

M. Ewald Shantag, Winnipeg Labour Council;

Sœur G. McNamara, Directeur, Roosbrook House;

Shirley Green, Society of crippled children & adults;

M. Magnus Eliason, Ancien conseiller municipal;

M. Vern Gray, Travailleur social;

M. Arne Peltz, Conseiller juridique.

Résumé des recommandations reçues par le Comité1. Port de Churchill

a) Le gouvernement fédéral devrait verser des fonds aux autorités portuaires pour certaines immobilisations.

b) Les installations devraient être utilisées à leur plein rendement par la diversification des produits exportés. A l'heure actuelle, le grain est le principal produit manutentionné dans le port et lorsque les approvisionnements font

handled through the port and when it is in short supply the economic impact is severe on the port and the city of Churchill. (Example—1980 Shipping Season—The export quota of the port was reduced by the Canadian Wheat Board due to drought conditions in Western Canada and as a result few deliveries were made to the elevators by the producers.

(c) The port facilities should be used for both export and import rather than export only.

(d) The encouragement of secondary industry in the area would generate additional jobs, create new markets and increase the use of its Port.

(e) The short navigational period which currently extends from July 25 to October 15 should be extended by the use of sophisticated ice breaking equipment.

Rail line

The Hudson Bay Rail line should be upgraded to give it the capability of handling hopper cars.

2. Rail Relocation in the City of Winnipeg

The CPR yards and Main line should be relocated from the Centre of the city as they separate the northern and southern districts preventing the economic development of the city proper. Relocation would free a substantial amount of land, thus permitting the revitalizing of the downtown area. Also the hazard to city of spills from freight trains toxic and explosive materials would be eliminated.

REGINA, SASKATCHEWAN

General

The Committee made a tour of the CP Union Station, a possible site of a multi-modal station. Conversion of the Union Station to a multimodal station has the support of all levels of governments. It was brought to the attention the Committee that there was an agreement in principle between VIA and CP Rail for the sale of the Union Station. Once the negotiations are completed and the title is transferred to VIA, the station will have both a rail terminal and a bus terminal which will be served by the Saskatchewan Transportation Company.

The Committee also received oral briefs from the following during meetings held at the Saskatchewan Hotel.

From the Transportation Committee:

Regina Chamber of Commerce

Mr. William de Lint, Immediate Past President.

From the Regina Downtown Business Association:

Mr. J. H. Richards, Secretary Manager.

From the Core Management and Improvement Committee:

Mr. R. M. Dalziel, Executive Director.

From Transport 2000:

Mr. Sheldon McLeod, President;

Mr. Nigel Salway, Bulletin Editor.

défaut, le port et la municipalité de Churchill s'en trouvent durement taxés. Par exemple, pour la saison d'expédition de 1980, la Commission canadienne du blé a réduit les contingents d'exportation du port à cause de la sécheresse dans l'Ouest du Canada et de ce fait, les quantités de grain livrées par les producteurs aux éleveurs ont diminuées.

c) Les installations portuaires devraient servir non seulement aux exportations mais aussi aux importations.

d) L'essor du secteur secondaire dans la région créerait des emplois et de nouveaux marchés et stimulerait les activités du port.

e) La courte période de navigation, qui dure actuellement du 25 juillet au 15 octobre, devrait être prolongée par le recours à des brise-glace modernes.

Voie ferrée

La voie ferrée du Hudson Bay devrait être rénovée pour que des wagons-trémies puissent y rouler.

2. Déplacement de la voie ferrée dans la municipalité de Winnipeg

Les cours et la ligne principale du CP devraient être déplacées du centre de la ville car elles séparent les districts nord et sud et nuisent à l'essor économique de la ville. Ce déplacement laisserait vacantes de grandes superficies et favoriserait par le fait même la renaissance du centre-ville. En outre, ces mesures supprimeraient les risques de déversement en milieu urbain de substances toxiques ou explosives transportées par chemin de fer.

REGINA (SASKATCHEWAN)

Renseignements généraux

Le Comité a visité la gare Union du CP qui pourrait être transformée en gare polyvalente. Tous les niveaux de gouvernement approuvent cette conversion. Il a été porté à l'attention du Comité qu'un accord de principe avait été conclu entre VIA et CP Rail pour la vente de la gare. Une fois que les négociations seront terminées et que le titre de propriété aura été transféré à VIA, la gare sera dotée d'un terminus ferroviaire et d'un terminus d'autocar et sera desservie par la Saskatchewan Transportation Company.

Au cours de la réunion qui s'est tenue à l'hôtel Saskatchewan, le Comité a recueilli les commentaires des personnes suivantes;

Du Comité des transports—

Chambre de commerce de Regina:

M. William de Lint, Président sortant.

De la Regina Downtown Business Association:

M. J. H. Richards, Directeur-secrétaire.

Du Core Management and Improvement Committee:

M. R. M. Dalziel, Directeur exécutif.

Du Transport 2000:

M. Sheldon McLeod, Président;

M. Nigel Salway, Editeur du bulletin.

From the Pallisers Wheat Growers Association

Mr. George Fletcher, President;

Mr. Ivon McMillan, Past President.

From the Saskatchewan Wheat Pool:

Mr. E. K. Turner, President;

Mr. Allen McLeod, Director, Research Division;

Mr. J. O. Wright, Corporate Secretary;

Mr. Ron Weik, Assistant to Director, Research Division.

From the Provincial Government of Saskatchewan:

The Honourable Gordon MacMurchy, Minister of Agriculture and Transport;

The Honourable Walter Smishek, Minister of Urban Affairs.

De la Palliser Wheat Growers Association

M. George Fletcher, Président;

M. Ivon McMillan, Ancien président.

De la Saskatchewan Wheat Pool:

M. E. K. Turner, Président;

M. Allen McLeod, Directeur, Division de la recherche;

M. J. O. Wright, secrétaire;

M. Ron Weik, directeur adjoint, Division de la recherche.

Du gouvernement provincial de la Saskatchewan:

L'honorable Gordon MacMurchy, ministre de l'Agriculture et des Transports.

L'honorable Walter Smishek, ministre des Affaires urbaines.

Summary of Recommendations received by the Committee1. Rail Relocation

(a) The Federal Government should make available to the Province its required contribution for the relocation program in Regina. The total estimated cost for relocating CN and CP Rail in Regina, Phase I and Phase II, is \$75.5 million. The maximum federal contribution towards this cost is defined by the Railway Relocation and Crossing Act, 1974, which comes to \$36.7 million. The balance of \$38.8 million is to be divided among the railway, the province and the city.

(b) This relocation will enable the joining of the northern and southern districts of the city and thus will assist in the revitalizing of the city with immeasurable economic benefits.

2. Urban Transportation

(a) The amount allotted to Saskatchewan \$9.2 million under the Federal Urban Transportation Assistance program is inadequate. The amount should be increased to meet the demands of Saskatchewan's urban transportation.

(b) As 1981 is the International Year for the Disabled, additional federal funds should be made available to the Province to assist in the special transportation needs of the handicapped.

3. Rail Service

(a) In order to provide good service, federal funds should be provided to VIA Rail for new equipment and increased double tracking for passenger and freight trains.

(b) There should be cost equalization for all rail shipment within the same distances.

4. Airport

The Airport facilities should be expanded to meet the demands of increasing daily traffic and the expanded need for improved customs services.

Résumé des recommandations présentées au Comité1. Déplacement de voies ferrées

a) Le gouvernement fédéral devrait fournir au gouvernement provincial ses contributions nécessaires au programme de déplacement à Regina. Selon les estimations, les coûts que comporteront les phases I et II du programme de déplacement des voies du CN et du CP à Regina devraient atteindre \$75.5 millions. La contribution maximale du gouvernement fédéral est fixée par la Loi de 1974 sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et elle s'établit à \$36.7 millions. La société ferroviaire, le gouvernement provincial et la municipalité verseront la solde de \$38.8 millions.

b) Ce déplacement permettra de relier les secteurs nord et sud de la ville et entraînera des retombées économiques considérables puisqu'il favorisera l'essor du centre-ville.

2. Transport urbain

a) La somme de \$9.2 millions allouée à la Saskatchewan dans le cadre du programme fédéral d'aide au transport urbain est insuffisante. Le montant doit être haussé pour permettre de répondre aux exigences de la Saskatchewan en matière de transport urbain.

b) Étant donné que 1981 est l'année internationale de l'handicapé, le gouvernement fédéral devrait fournir à la province des fonds additionnels pour lui aider à répondre aux besoins particuliers des handicapés en matière de transport.

3. Service ferroviaire

a) Pour assurer un service adéquat, le gouvernement fédéral devrait verser à VIA des fonds lui permettant d'acheter de l'équipement et de procéder au dédoublement de voies pour les trains de voyageurs et de marchandises.

b) Les tarifs pour toutes les expéditions par rail sur des distances comparables devraient être uniformisés.

4. Aéroport

Étant donné l'intensification du trafic aérien, les installations aéroportuaires et les services de douanes devraient être améliorés.

5. The Crowsnest Pass Rate

(a) Changes should be made to these rates to reflect the economic needs of Western Canada. Two proposals have been put forth, one by The Western Agricultural Conference on Transportation Policy and the other by The Prairie Farm Coalition.

(b) The Saskatchewan Wheat Pool identifies itself with the Western Agricultural Conference. In their submission to the Committee, they have stated that changes to these rates should contain the following:

- “(i) Adequate compensation to the railways for moving grain;
- (ii) Producers should continue to pay the present statutory Crow rate;
- (iii) The revenue shortfall should be funded by the federal government by means of a transportation subsidy paid directly to the railways;
- (iv) Subsidy payments to the railways should be conditionally related to specified levels of service performance.”

(c) The Palliser Wheat Growers Association is a member of The Prairie Farm Commodity Coalition. According to their submission to the Committee any changes to these rates should be based on the following principles:

- “(i) The existing Crow benefit must be retained for the producer in some form;
- (ii) The railroads must be paid for moving the grain because this is the only way to assure that the grain will get moved to market;
- (iii) The railroads must offer guarantees to move the grain;
- (iv) The present discrimination against those special crops which don't move under Crow must be ended;
- (v) The present discrimination against oilseed crushing and against processing of other foods, and against the livestock feeding and meat processing industries in Western Canada, must be ended;
- (vi) The new system must lead to an efficient least-cost grain handling and transportation system and an efficient system to handle other agricultural products.”

6. Railway Rolling stock for grain shipment

More railway rolling stock should be available for grain shipment. The old box cars should be replaced by hopper cars.

EDMONTON, ALBERTA

General

The Committee received oral briefs from the following during a meeting at The Leduc Inn.

From the Edmonton Air Services Authority:

Mr. George Reid, Chairman.

5. Les tarifs du Nid-de-Corbeau

a) Ces tarifs devraient être modifiés pour qu'ils puissent refléter les besoins économiques de l'Ouest du Canada. Deux propositions ont été avancées, l'une par la Western Agricultural Conference on Transportation Policy, et l'autre, par la Prairie Farm Coalition.

b) Le Saskatchewan Wheat Pool appuie les recommandations de la Western Agricultural Conference. Dans leur présentation au Comité, ils ont proposé que les modifications éventuelles de ces tarifs tiennent compte des éléments suivants:

- (i) Une compensation appropriée devrait être versée aux sociétés ferroviaires pour le transport du grain;
- (ii) Les producteurs devraient continuer de payer l'actuel tarif du Nid-de-Corbeau;
- (iii) Le gouvernement fédéral devrait combler le manque à gagner en versant directement aux sociétés ferroviaires des subventions pour le transport;
- (iv) Le paiement de subventions aux sociétés ferroviaires devrait être effectué en fonction de la qualité des services offerts.

c) La Palliser Wheat Growers Association fait partie de la Prairie Farm Commodity Coalition. D'après les commentaires qu'ils ont fait devant le Comité, toute modification de ces tarifs devrait s'inspirer des principes suivants:

- (i) Le producteur doit continuer de profiter des avantages qu'offrent les tarifs du Nid-de-Corbeau;
- (ii) Les sociétés ferroviaires doivent être payées pour transporter le grain parce que c'est là la seule façon de s'assurer que le grain atteindra le marché;
- (iii) Les sociétés ferroviaires doivent offrir des garanties pour transporter le grain;
- (iv) L'exception prévue pour certaines récoltes qui ne sont pas assujetties aux tarifs du Nid-de-Corbeau doit être supprimée;
- (v) Il faut également supprimer la discrimination exercée à l'égard des industries de l'Ouest canadien qui se spécialisent dans la trituration des graines oléagineuses, la transformation d'autres aliments, les grains de provende et la préparation des viandes;
- (vi) Le nouveau système doit assurer la manutention et le transport efficace des grains au coût le plus bas et la manutention efficace d'autres produits agricoles.

6. Matériel ferroviaire roulant pour l'expédition des grains

Un matériel ferroviaire roulant plus étendu devrait être assigné à l'expédition des grains. Il faudrait remplacer les anciens wagons couverts par des wagons-trémies.

EDMONTON (ALBERTA)

Renseignements généraux

Au cours de la réunion qui s'est tenue au Leduc Inn, le Comité a recueilli les commentaires des personnes suivantes:

De la Edmonton Air Services Authority:

M. George Reid, président.

From the Valleyview Grain Transportation Action Committee

Mr. Norm Adolphson, Chairman;

Mayor Dick Gillespie, Town of Valleyview.

From the Yellowhead Highway Association:

Mr. T. A. Shandro, Executive Director;

Mr. Tom Forgrave, Past President and Member of the Executive Committee.

From the Calgary Action Group of the Disabled:

Mr. Leo Ray Thomson, President;

Mr. Michael Francon, Coordinator;

Mr. Len Seaby, Researcher, Alberta Committee.

From the Alberta Wheat Pool:

Mr. Harry Patching, First Vice-President;

Mr. Ken Cooksley, Transportation Analyst;

Mr. Ted Ball, Director of Operations;

Mr. Alex Kowalchuck, Operations Manager.

Summary of Recommendations received by the Committee

1. Airport Service

The authorization of \$21 million by the Federal Government for the upgrading of the Edmonton airport is inadequate. Additional funds should be provided to expand the existing facilities such as customs, control tower, parking and fire protection.

2. Lack of grain elevator in Valleyview

A grain elevator should be provided in Valleyview taking into account the large amount of grain produced in the area. The lack of an elevator causes great inconvenience to farmers who are forced to haul their grain to the on-track elevators in Donnelly, Faber, High Prairie and Grand Prairie which are many miles from Valleyview.

3. Yellowhead Highway

As the Trans Canada Highway is inadequate to meet the needs of Western Canada, the Yellowhead Highway should be designated as a second national highway. This highway originates in Manitoba and passes through Saskatchewan, Alberta and British Columbia. The economic boom in Western Canada has increased the use of the highway and consequently the rate of accidents has risen. In order to meet the increased traffic and to reduce accidents, the construction of four lanes is a must.

4. Needs of the Disabled

(a) The National Building Code should be modified to ensure that the physically handicapped can become more mobile.

Du Valleyview Grain Transportation Action Committee

M. Norm Adolphson, président;

Le maire Dick Gillespie, Ville de Valleyview.

De la Yellowhead Highway Association:

M. T. A. Shandro, directeur exécutif;

M. Tom Forgrave, ancien président et membre du Comité exécutif.

Du Calgary Action Group of the Disabled:

M. Leo Ray Thomson, président;

M. Michael Francon, coordonnateur;

M. Len Seaby, chercheuse, Comité de l'Alberta.

De l'Alberta Wheat Pool:

M. Harry Patching, premier vice-président;

M. Ken Cooksley, analyste du Service des transports;

M. Ted Ball, directeur des opérations;

M. Alex Kowalchuck, gérant des opérations.

Résumé des recommandations soumises au Comité

1. Service aéroportuaire

Le montant de \$21 millions versé par le gouvernement fédéral pour l'amélioration de l'aéroport d'Edmonton est insuffisant. Des fonds additionnels doivent être fournis pour étendre les installations actuelles ayant trait aux douanes, à la tour de contrôle, au stationnement et à la protection contre les incendies.

2. Insuffisance des installations d'élevateur à grain à Valleyview

Étant donné les grandes quantités de grains produites dans la région, un élévateur à grain devrait être construit à Valleyview. L'insuffisance des installations est une grande source de difficultés pour les agriculteurs qui doivent acheminer leurs grains vers les éleveurs de Donnelly, Faber, High Prairie et Grand Prairie, qui sont tous très éloignés de Valleyview.

3. Route de Yellowhead

Étant donné que la route transcanadienne ne suffit pas à répondre aux besoins de l'Ouest du Canada, la route de Yellowhead devrait être considérée comme la deuxième route nationale. Cette route part du Manitoba et traverse la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique. L'essor économique de l'Ouest du Canada a rendu la circulation plus dense; de ce fait, le nombre d'accidents a augmenté. Compte tenu de circulation et des accidents, la construction de quatre voies s'impose.

4. Besoins des handicapés

a) le Code national du bâtiment devrait être modifié pour faciliter les déplacements des handicapés.

(b) All public transportation systems such as buses, railroads, airplanes and related terminal facilities should be made more readily accessible to the physically handicapped.

5. Statement on a National Transportation Policy

The Federal Government should make a Policy Statement on National Transportation to include freight rates, supply of rolling stock, motive power, the maintenance of a rail network to meet the needs of Western Canada and the integration of rail operations for improved rail transportation in Western Canada.

6. The Crowsnest Pass Rates

Although these rates have been beneficial to the grain producers and the rail companies in the past, they are no longer adequate and according to the Alberta Wheat Pool, new rates based on the following principles should be established:

- (a) The rate formula must be statutory.
- (b) The Crow-Snavely gap subsidies must be paid by government directly to the railways.
- (c) A legislated commitment must be given by the railways that the required level of service will be implemented and maintained.
- (d) "Crow benefits" must be retained for the grain producers.
- (e) The federal government must provide adequate funds for the rehabilitation of rail lines.

7. Abandonment of Rail lines

When considering the abandonment of rail lines the Canadian Transportation Commission considers all factors including alternative solutions to abandonment. The current National Transportation Act does not authorize the Commission to recommend the installation of additional lines to the permanent network. The Act should be amended to permit the Commission to make such recommendations when they see the need.

VANCOUVER, BRITISH COLUMBIA

General

The Committee made a tour of the North Vancouver Vessel Traffic Management Centre and was briefed by the officials of Transport Canada.

PRINCE RUPERT, BRITISH COLUMBIA

General

The Committee visited the Fairview Terminal and they were briefed by the local Managers of National Harbours Board. After the briefing, the Committee made a helicopter tour of the Ridley Island, a site selected by the Federal Government for the development of a new grain Terminal.

b) Tous les réseaux de transport publics, et notamment les autocars, les chemins de fer, les avions et les installations de terminus connexes devraient être rendus plus accessibles aux handicapés.

5. Énoncé d'une politique nationale des transports

Le gouvernement fédéral devrait énoncer une politique nationale des transports qui porterait notamment sur les tarifs des marchandises, la fourniture de matériel roulant, le mobile et l'entretien du réseau ferroviaire pour répondre aux besoins de l'Ouest du Canada et il devrait intégrer les opérations ferroviaires pour améliorer le transport par chemin de fer dans l'Ouest du Canada.

6. Les tarifs du Nid-de-Corbeau

Même si ces tarifs ont profité aux producteurs de grains et aux sociétés ferroviaires dans le passé, ils sont maintenant insatisfaisants et selon l'Alberta Wheat Pool, de nouveaux tarifs devraient être établis en tenant compte des principes suivants:

- a) La formule des tarifs doit être fixée par voie législative;
- b) Le gouvernement devrait verser directement aux sociétés ferroviaires les subventions destinées à combler l'écart entre les tarifs du Nid-de-Corbeau et ceux de Snavely;
- c) Les sociétés ferroviaires doivent s'engager formellement à offrir et à maintenir les services nécessaires;
- d) Les producteurs de grains devraient pouvoir continuer de profiter des avantages relatifs aux tarifs du Nid-de-Corbeau;
- e) Le gouvernement fédéral doit fournir les fonds nécessaires à la réparation de voies ferrées.

7. Abandon de voies ferrées

En étudiant la question de l'abandon de voies ferrées, la Commission canadienne des transports tient compte de tous les facteurs, et notamment des solutions de rechange éventuelles. L'actuelle Loi nationale sur les transports n'autorise pas la Commission à recommander l'ajout de nouvelles voies au réseau déjà en place. La loi devrait être modifiée de façon à autoriser la Commission à soumettre des recommandations de ce genre au besoin.

VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Renseignements généraux

Le Comité a visité le Centre de gestion du trafic maritime de Vancouver-Nord et a entendu les exposés des représentants du ministère des Transports.

PRINCE-RUPERT (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Renseignements généraux

Le Comité a visité le terminus de Fairview et il a entendu les exposés des gestionnaires locaux du Conseil des ports nationaux. Après ces exposés, le Comité s'est rendu par hélicoptère à l'Île Ridley où le gouvernement fédéral prévoit construire un terminus de grain.

TOUR OF WESTERN CANADA—
SEPTEMBER 22 TO 26, 1980

LIST OF TRANSPORT CANADA OFFICIALS
WHO BRIEFED THE COMMITTEE

WINNIPEG, MANITOBA

Mr. Frank E. Lay, Regional Administrator (*Air*);

Mr. George Elliott, Winnipeg Airport Manager;

Mr. J. W. Malcom, Vice-President, CP Rail—Prairie Region;

Mr. R. J. Shepp, General Manager, Operations & Maintenance;

Mr. J. W. Manson, Superintendent, Winnipeg Division.

REGINA, SASKATCHEWAN

Mr. R. Jennings, Regina Airport Manager.

EDMONTON, ALBERTA

Mr. Phil Bowes, Regional Administrator (*Air*), Western Region.

VANCOUVER, BRITISH COLUMBIA

Mr. Thomas Kew, Regional Coordinator, Regional Manager, Aids and Waterways;

Mr. A. A. Bach, Regional Administrator (*Air*), Pacific Region;

Captain C. E. Burrill, Acting Regional Director, Western Region Canadian Coast Guard;

Mr. J. S. Cottingham, Manager, Vessel Traffic Management;

Mr. S. MacPherson, Port Authority Chairman;

Mr. F. J. N. Spoke, General Manager/Superintendent.

VICTORIA, BRITISH COLUMBIA

Captain W. M. Exley, Acting District Manager, Canadian Coast Guard Base Victoria.

PRINCE RUPERT, BRITISH COLUMBIA

Mr. W. J. Scott, Port Authority Chairman, Port of Prince Rupert.

TOURNÉE DE L'OUEST CANADIEN—22 AU 26
SEPTEMBRE 1980

LISTE DES FONCTIONNAIRES DE
TRANSPORT CANADA QUI ONT
PRÉSENTÉ UN MÉMOIRE AU COMITÉ

WINNIPEG, MANITOBA

M. Frank E. Lay, Administrateur régional (*Air*), Région centrale du Canada;

M. George Elliott, Gérant de l'aéroport de Winnipeg;

M. J. W. Malcom, Vice-président CP Rail, Région des Prairies;

M. R. J. Shepp, Gérant général, Opérations et maintenance;

M. J. W. Manson, Surintendant, Division de Winnipeg.

REGINA, SASKATCHEWAN

M. R. Jennings, Gérant de l'aéroport de Regina.

EDMONTON, ALBERTA

M. Phil Bowes, Administrateur régional (*Air*), Région de l'ouest du Canada.

VANCOUVER, COLOMBIE-BRITANNIQUE

M. Thomas Kew, Coordonnateur régional, Gérant régional des aides et voies navigables, Garde côtière, région de l'ouest;

M. A. A. Bach, Administrateur régional, Région du Pacifique;

Capitaine C. E. Burrill, Directeur régional intérimaire, Garde côtière canadienne de la région de l'ouest;

M. J. S. Cottingham, Gérant du centre de gestion de la circulation maritime;

M. S. MacPherson, Président de l'administration portuaire;

M. F. J. N. Spoke, Directeur général/surintendant.

VICTORIA, COLOMBIE-BRITANNIQUE

Capitaine W. M. Exley, Gérant de district intérimaire, Base canadienne de la Garde côtière—Victoria.

PRINCE RUPERT, COLOMBIE-BRITANNIQUE

M. W. J. Scott, Président de l'administration portuaire, Port de Prince Rupert.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Walter McLeish, administrateur, Administration cana-
dienne des transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Thursday, November 13, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le jeudi 13 novembre 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1980-81—Vote
110b—Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1980-1981—Crédit
110b—Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Althouse	Ellis
Benjamin	Fisher
Bockstael	Gourd
Deniger	Harquail
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mazankowski	McRae
McCuish	Penner
McDermid	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McKenzie	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, November 12, 1980:

Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall;

Mr. McKnight replaced Mr. Mazankowski.

On Thursday, November 13, 1980:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Jelinek;

Mr. Mazankowski replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 novembre 1980:

M. McKenzie remplace M. Forrestall;

M. McKnight remplace M. Mazankowski.

Le jeudi 13 novembre 1980:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Jelinek;

M. Mazankowski remplace M. McKnight.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, November 5, 1980

ORDERED,—That Transport Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b, 91b and 110b for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 5 novembre 1980

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b, 91b et 110b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

[Text]

government and therefore losses up to \$2 million are covered by the Government of Canada.

Briefly, those are the supplementary estimates. I expect, and I am prepared if I have the knowledge, to deal with questions generally on the Canadian Transport Commission as well.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson.

We will start our questioning this morning with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, the Canadian Transport Commission, as we presently know it, has been around for a little more than 10 years. You have presided over it for the last eight years. I am wondering whether you could enlighten the committee as to how you see its role and its degree of effectiveness, whether, in effect, there should be some structural changes, whether the mandate is clearly enough defined, whether your organization is handicapped, in terms of carrying out its mandate, in terms of being a regulatory body. Do you find yourself caught in the dilemma of having to make policy rather than carrying out or administering a policy? If so, do you have any suggestions or recommendations to make in that regard?

I ask this, Mr. Benson, primarily because it seems that in the recent past there have been a number of decisions handed down by the CTC that have been modified, reversed, or amended by government. Do you not see that as, in effect, undermining the role, the effectiveness and, indeed, the mandate of your commission? Mr. Chairman, having regard to the fact that Mr. Benson has really presided over the CTC for a period of time in which it was charged with a rather significant responsibility, it is perhaps an appropriate time to look back and review the relative success or failure of the Commission.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski, I hope to be around for a little while, in spite of the fact that, as the chairman says, I am wasting away . . .

Mr. Mazankowski: I hope my question did not imply that you would not be.

Mr. Benson: However, the question you raise is a very broad one and I would be pleased to make a few comments, it would be very difficult to go into the matter in great depth. As all of you know, the commission was founded in 1967 and combined, basically, three groups who were doing quite different tasks—the Canadian Maritime Commission, the Air Transport Board and the Board of Transport Commissioners—to operate under a single unit. One of the problems one has had from that time forward has been in getting it to operate as a unit and getting the cross-fertilization between the three basic groups that made up the commission in the first place. I think some progress has been made in this regard and progress is improving along those lines.

To move from there to the tasks that have been given to the commission, these tend to vary, based on what the government's attitude is at a particular time. At one time, we had telephones, and the reason why we had the regulation of federally incorporated telephone companies was that it arose out of the Railway Act. This seemed a strange place for

[Translation]

Le gouvernement oblige les compagnies à desservir ces lignes et, en conséquence, il éponge les pertes jusqu'à deux millions de dollars.

En bref, ce sont là les crédits supplémentaires. Je suis prêt aussi, dans la mesure du possible, à répondre aux questions générales portant sur la Commission canadienne des transports.

Le président: Merci, monsieur Benson.

Ce matin, nous allons commencer notre ronde de questions avec M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, la Commission canadienne des transports, telle que nous la connaissons, existe depuis un peu plus de 10 ans. Vous en êtes le président depuis les huit dernières années. Je me demande si vous pourriez nous éclairer sur votre perception de son rôle et sur son degré d'efficacité. Devrait-on en modifier la structure? Devrait-on définir plus clairement son mandat? En tant qu'organisme de réglementation, la commission rencontre-t-elle des obstacles dans la réalisation de son mandat? Êtes-vous pris entre deux choix: établir des principes ou les appliquer? Le cas échéant, avez-vous des suggestions ou des recommandations à faire à cet égard?

Monsieur Benson, si je pose la question surtout parce que récemment le gouvernement a modifié, renversé ou amendé un certain nombre de décisions prises par la CCT. Ne pensez-vous pas que cela nuit au rôle, à l'efficacité et même au mandat de votre commission? Monsieur le président, étant donné que M. Benson a présidé la CCT pendant une période au cours de laquelle elle a assumé des responsabilités vraiment importantes, le moment est peut-être venu de jeter un regard en arrière et d'examiner sa réussite ou sa faillite relatives.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, j'espère y rester encore un peu, bien que le président dise que je m'en vais . . .

M. Mazankowski: J'espère que ma question n'a pas laissé entendre que vous ne devriez pas y être.

M. Benson: En tout cas la question soulevée est très vaste et je serai ravi de faire quelques commentaires, mais il est très difficile d'en discuter en profondeur. Comme vous savez tous, la Commission est née en 1967 de la fusion de trois groupes de base effectuant des tâches très différentes: la Commission maritime du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission des commissaires des transports. L'une de nos difficultés depuis sept ans a été d'amener à fonctionner et à travailler ensemble des trois groupes dont on a formé la commission. Je pense que l'on a fait certains progrès à cet égard et que les choses continuent de s'améliorer.

Si l'on passe aux tâches qui ont été données à la Commission, elles ont eu tendance à varier selon l'attitude du gouvernement à une époque donnée. A un moment donné, nous avons été chargé du téléphone. Ceci s'explique par le fait que le règlement applicable aux compagnies de téléphone à charge fédérale découlait de la Loi sur les chemins de fer. Il semblait

[Texte]

telephones to be regulated, when we had a CRTC and a Department of Communications. Ultimately this was moved out to the CRTC. It did not affect our manpower very much, because we had been regulating telephones based on about, I think, 12 man-years and about one and a half commissioners' time. It was basically economic regulation; if the federally incorporated telephone companies do not have enough money to attract capital, they cannot expand and provide services for people. They have to be able to attract capital all the time—that is, the privately owned ones, which were the only ones we regulated.

Then, there has been always the matter of whether or not across the commission we should be making policy. My view is that it is the government's job to make policy and Parliament's to enact statutes, which we will administer. But the commission has grown up as a rather strange body, going back to the beginning and . . .

Mr. Mazankowski: Do you sense that the commission is sometimes hampered by the lack of a clearly enunciated policy?

Mr. Benson: Oh, yes. There is no doubt that this is the case, and it arises in decisions we have to make.

Mr. Mazankowski: Could you give some specific examples.

• 0955

Mr. Benson: Yes. One that recently it applied to was the decision with respect to Eastern Provincial Airways. We had a stated government policy that airlines could operate the regional areas in specific areas and with an attachment into the next province. In the case of EPA, it meant jumping two provinces. And we had a policy statement that CP Air were going to be able to operate into the Maritimes. One of the positions I do not want to get into here is that of justifying decisions of the commission, because I do not think I should ever do that, the decisions should justify themselves. But, we had not at this stage, and we still have not, a clear statement of what government policy is with respect to regional airlines at the present time.

Mr. Mazankowski: But simply by the nature of the creature, will you not find yourself in the position of making policy?

Mr. Benson: Yes, in minor degrees you cannot help but do that.

Mr. Mazankowski: From your answer, I sense that what you are really saying is that we are dealing with some very major policies.

Mr. Benson: Yes, that is a major item. In minor areas you make, in effect, what might be termed policy decisions. You cannot help but do that if you are choosing between alternatives, which is one of our jobs in granting licences for people to operate in the particular areas. Even if you move from there to the rail field, where you are dealing with some matters of railway operation, you cannot help but be involved, to a lesser degree, in policy.

[Traduction]

étrange que nous réglémentions le téléphone, alors que nous avions le CRTC et le ministère des Communications. En fin de compte, c'est le CRTC qui en a hérité. Sur le plan des effectifs, cela ne nous a pas tellement touchés, parce que cette réglementation nous demandait environ 12 années-hommes et un temps et demi de commissaires. Il s'agissait surtout d'une réglementation d'ordre économique, car les compagnies de téléphone à charte fédérale ne peuvent pas prendre d'expansion ni offrir des services aux gens si elles n'ont pas suffisamment de fonds pour attirer le capital. En tout temps il faut qu'elles puissent attirer le capital, c'est-à-dire les compagnies privées, les seules que nous réglémentions.

Ensuite, il y a toujours eu la question de savoir si la commission devait établir des principes. Selon moi, c'est le rôle du gouvernement d'établir des politiques et celui du Parlement d'adopter des lois. Nous les appliquerons. Si nous retournons au début, on constate que la Commission est devenue un organisme plutôt étrange et . . .

M. Mazankowski: Selon vous, le fait qu'il n'y ait pas de politique clairement établie nuit-il quelquefois à la commission?

M. Benson: Oh, oui. Cela va sans dire, et le problème se pose lorsque nous devons prendre des décisions.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous donner des exemples précis?

M. Benson: Oui. Ce fut le cas récemment lors d'une décision visant Eastern Provincial Airways. Selon une politique gouvernementale établie, une compagnie aérienne pouvait desservir des zones précises dans des régions précises et avoir une ligne secondaire dans la province voisine. Dans le cas de l'EPA, cela signifiait qu'elle devait enjamber deux provinces. Selon, encore, une politique établie, CPR pouvait desservir les provinces maritimes. Je ne veux pas me mettre à justifier les décisions de la Commission, parce que, à mon avis, je n'ai pas à le faire. Ces décisions se justifient d'elles-mêmes. Toutefois, à ce moment-là nous n'avions pas un énoncé clair de ce qu'était la politique du gouvernement concernant les compagnies d'aviation régionales et nous n'en n'avons toujours pas à l'heure actuelle.

M. Mazankowski: Mais simplement par la nature même de votre organisation, est-ce que vous n'êtes pas parfois amenés à établir une politique?

M. Benson: En effet, on ne peut pas éviter de le faire un peu.

M. Mazankowski: Si j'ai bien compris votre réponse, vous dites qu'il s'agit vraiment de politiques importantes.

M. Benson: En effet, il s'agit d'un sujet important. Dans les domaines mineurs, on prend ce qu'on pourrait appeler une décision sur des politiques. Il est impossible de faire autrement si vous devez choisir entre deux possibilités, ce qui fait partie de notre fonction lorsque nous accordons des permis d'exploitation dans des régions particulières. Même si vous passez au domaine ferroviaire, à l'exploitation d'un chemin de fer, vous ne pouvez éviter, à un moindre degré, d'établir des politiques.

[Text]

One of the things I have stated, and I think I have stated it in this committee before, is that we had legislation at one time which would permit the government to give the commission policy directives, but not directives with respect to specific cases. I had stated at the time that I was quite in favour of this, because of the problem we have in knowing what government policy is to be unless we are going to get ourselves in a position where we appear to be in bed with the government, sort of thing, running back and forth determining what their policy might be on a particular decision. I have refused to do that and I hope the commission, in order to maintain its independence, will, and it must, maintain the position that we will take stated government policy and implement it. Mainly, we prefer it to be policy in legislation, but from time to time we have had to take such things as the regional air carrier policy from a statement of the government.

The matter of appeals, which you also raised—and the question you raise is a pretty broad one . . .

Mr. Mazankowski: I realize that.

Mr. Benson: . . . I do not want to go on too long, but the matter of appeals is a difficult one. As you no doubt recall from your period as minister of transport, there are a number of ways of appealing decisions of the Canadian Transport Commission. It has been the government's intention, several governments' intention, to clear this up so that every decision, for example, in particular in air matters, every charter that is going to be run, is appealable to the Minister of Transport. Now you have a position where people who bring cases before us—which, to their mind, involves policy, as far as they are concerned, at least—automatically appeal them to the Cabinet. I have no objection to an appeal to the Cabinet or an appeal to the minister, but they should know what kinds of things could be appealed. I think ultimately one will have to make it a little more difficult, in order to ease the government's problem in this regard, in relation to the number of appeals that are coming up. It costs nothing to appeal so everybody does. The government has not changed our decision in many instances. In some instances, a decision has been changed on a political basis, because we made a decision based upon a policy and the government decided that, for political reasons, it would change that decision. That is fine. I accept that as the ultimate right of the people who are elected and at a particular moment are running the country. If they want to change their policy that is up to them, but at least our decisions must be made independently, both with respect to the people we regulate and with respect to the public and the government of the day.

• 1000

Mr. Mazankowski: Mr. Benson, do you not see this problem, I guess it can be defined as a problem, as having the effect of somewhat undermining the role of the commission? If you do, can you offer any suggestions as to how the matter . . .

Mr. Benson: Certainly, the methods of appeal should be changed. I think the methods of appeal on matters of policy, matters of fact, as they are called, for which the only appeal now is either to the minister or the Cabinet, should be all

[Translation]

Une chose que j'ai dit devant le Comité et que je le répète, c'est qu'à un moment donné nous avions une loi permettant au gouvernement de donner à la Commission des directives sur les principes, mais non sur des cas précis. A l'époque, j'ai déclaré que j'étais en faveur de ce genre de loi, car il nous était difficile de connaître la politique du gouvernement, à moins de nous montrer de mèche avec le gouvernement, de faire la navette pour connaître sa politique dans chaque cas particulier. J'ai refusé de le faire, et j'espère que la Commission, pour maintenir son autonomie, tiendra cette position—comme elle le doit—qui est d'appliquer les politiques énoncées par le gouvernement. Nous préférons, bien sûr, que ces politiques soient établies dans le cadre d'une loi, mais à l'occasion nous devons nous baser sur une déclaration du gouvernement pour ce qui est de la politique concernant les transporteurs aériens régionaux.

Vous avez aussi soulevé la question d'appel, c'est une question très vaste.

M. Mazankowski: Je le comprends.

M. Benson: Je ne veux pas être trop long, mais c'est un problème très difficile. Comme ancien ministre des Transports, vous vous souvenez certainement qu'il y a plusieurs façons d'en appeler d'une décision de la Commission canadienne des transports. Le gouvernement—à la suite d'autres gouvernements d'ailleurs—à eu l'intention d'élucider cette question afin que chaque décision, par exemple, dans les questions visant des compagnies aériennes, chaque permis de vol nolisé accordé, puisse faire l'objet d'un appel au ministre des Transports. Actuellement les gens qui nous soumettent des cas—parce que, à leurs yeux il s'agit de questions de principe—font automatiquement appel au Cabinet. Je n'ai rien contre un appel au Cabinet ou au ministre, mais on devrait savoir le genre de choses dont on peut faire appel. En fin de compte, je pense qu'il faudra resserrer la procédure d'appel afin d'alléger le problème que pose au gouvernement le nombre d'appels soumis. Comme cela ne coûte rien, tout le monde le fait. Peu de nos décisions ont été modifiées par le gouvernement. Parfois, des décisions l'ont été pour des raisons politiques, car nous avions pris une décision basée sur un principe, et le gouvernement a décidé de la modifier pour des raisons politiques. C'est très bien. J'accepte cela comme le droit ultime des élus qui dirigent le pays à un moment donné. S'ils désirent modifier la politique, c'est leur prérogative, mais au moins notre décision devrait être prise de façon autonome, par respect pour ceux que nous réglementons et par respect pour le public et le gouvernement du moment.

M. Mazankowski: Ne considérez-vous pas que ce problème, je présume qu'on peut parler de problème, nuit au rôle de la commission? Le cas échéant, pouvez-vous nous suggérer des façons . . .

M. Benson: Certainement, il faudrait modifier les méthodes d'appel. Je pense que les procédures d'appel sur les questions de principe, les questions de fait comme on les appelle, pour lesquelles le seul appel possible est devant le ministre ou le

[Texte]

brought together under the various statutes so that they are similar and they are one-step appeals, so they can be dealt with—in some instances—you can get an appeal to the minister now and then an appeal to the Cabinet, which does not really make any sense—and that would help.

Also, I think clearer statements of government policy, even moving on to the directive course that was laid out in proposed legislation, would be very useful, in that we would then have something on which to base our decision.

There is, perhaps, a matter of the undermining of public confidence in the commission when a decision of the commission is reversed, particularly if it is politically popular. That is a difficulty that boards such as ours have to live with though, I think. I do not think we can do much about that. We were not designed to be politically popular, that is not the purpose of our commission. The purpose of our commission is to receive facts from both sides; to represent the public interest vis-à-vis the airlines, to act fairly with the airlines, and come up with decisions based on the economic facts put forward. Once that is done, if government wishes to change it—and I would think it would not be in many cases that it would be changed, if policy was clearly stated to us—then I think it is their prerogative to do so.

Mr. Mazankowski: In the area of seeking redress over an unsatisfactory freight rate or unsatisfactory services, your commission has been described as being a slow monster within which this process can be carried out; it is described as being a bureaucratic entanglement. In your period as president of the commission, have you initiated and incorporated any improvements, in so far as speeding up the process for freight rate redress, service matters or things generally falling within the ambit of the CTC is concerned?

Mr. Benson: We have to look at various areas here. To deal with a relatively straightforward one first, look at air fares, where we can control air fares by disallowing them or moving into a different degree. The airlines were in a position where they were, across the board, losing money at one point and it seemed that when they proposed an increase we would look at their financial statements and say, well, they are going to have to have the increase to break even, or to continue to exist, and the increase would be granted. We have moved from that to the position where this is now open to public hearings. But I think this could be too often open to public hearings, in that you could have it move along, especially when we get quick changes in rates of fuel costs, for example, where you get a group of applications coming along very quickly and you cannot take every one to public hearings. But I think the move towards public hearings there has been very useful.

If we move from there to the more difficult area of freight rates on the railways, the public generally, I think, and this is something I have observed, has the misconception that we set freight rates, and we do not set freight rates. We cannot change freight rates. As a matter of fact, when we tried to change freight rates so that they would be only implemented in two stages, the courts disallowed it, and said that we could

[Traduction]

Cabinet, devraient tous être réunis sous diverses lois qu'ils soient semblables et qu'il n'y ait qu'un palier, ce qui aiderait beaucoup, car dans certains cas vous pouvez faire appel au ministre et ensuite faire appel au Cabinet, ce qui est tout à fait illogique.

A mon avis il serait également très utile d'avoir des énoncés de politique gouvernementale plus clairs, et même d'émettre des directives telles que proposées dans la loi, alors nous aurions une base pour prendre nos décisions.

Cela permettrait de ne pas miner la confiance du public dans la commission lorsqu'une décision est renversée, surtout si elle est populaire sur le plan politique. Toutefois, je pense que ce sont des difficultés que des commissions comme la nôtre doivent admettre, je ne pense pas que nous puissions y faire grand chose. Nous n'avons pas été conçus pour être populaires sur le plan politique, cela ne fait pas partie des buts de notre commission. Le but de notre commission, c'est d'entendre les deux côtés, de représenter les intérêts du public vis-à-vis les compagnies aériennes, d'agir de façon juste et équitable envers les compagnies aériennes et de prendre des décisions basées sur les faits économiques présentés. Une fois que c'est fait, si le gouvernement désire modifier notre décision, c'est sa prérogative, mais je ne pense pas qu'il y aurait beaucoup de changements si sa politique était énoncée clairement.

Mr. Mazankowski: Pour ce qui est d'obtenir le redressement de tarifs de transport ou de services insatisfaisants, on a décrit votre commission comme un monstre de lenteur dans sa réponse à ces démarches, on l'a décrite comme un labyrinthe bureaucratique. Depuis que vous êtes président de la commission avez-vous entrepris et mené à bien des améliorations visant à accélérer le processus de redressement des tarifs de transport, des questions de service ou d'autres problèmes qui relèvent généralement de la compétence de la CCT?

Mr. Benson: Nous avons parlé de divers domaines. Prenons un cas relativement simple, les tarifs aériens que nous contrôlons en les refusant ou en les déplaçant dans une échelle différente. Généralement les compagnies aériennes étaient dans une position déficitaire à un moment donné et il paraissait évident lorsqu'elles ont proposé une augmentation que nous étudierions leur bilan et que nous en viendrions à la conclusion qu'il fallait accorder l'augmentation afin qu'elles puissent faire leurs frais ou même continuer d'exister. Ce que nous faisons maintenant, c'est que nous tenons des audiences publiques. L'inconvénient, c'est qu'il pourrait y avoir trop d'audiences publiques pour pouvoir faire avancer le dossier, surtout lorsqu'il y a des changements rapides comme une augmentation des coûts du carburant, alors à ce moment-là vous recevez un groupe de demandes très rapidement et vous ne pouvez pas soumettre chacune en audience publique. Toutefois, je pense que l'initiative de tenir des audiences publiques a été très utile.

Si l'on passe au domaine plus difficile des tarifs de transport de chemins de fer en général, le public pense à tort, d'après ce que j'ai observé, que nous fixons les tarifs de transport, ce n'est pas le cas. Nous ne pouvons pas modifier les tarifs de transport. En fait, lorsque nous avons essayé de les modifier afin qu'ils puissent s'appliquer en deux étapes, les tribunaux ont refusé disant que nous pouvions refuser l'ensemble du tarif,

[Text]

disallow the whole rate, but we have to accept the freight rates. We have no alternative but to do that, with respect to railway rates, under the 1967 act, except in the case of captive shippers, and that is Section 23. There have not been very many Section 23 cases, but I am not sure that if the procedure were simpler you would have that many more. What we have found, under Section 23, is that a great many of the cases have been solved by our telling the railway and the parties involved to get together and come up with a freight rate that is satisfactory to both parties. I would say that 90 per cent of the cases have been settled that way. I could get statistics on the number of cases where we have indicated to the railways that they had better get together with the shipper and come up with an agreed rate that is acceptable to both parties.

But then you get into cases such as the rapeseed case. If you have a case like that, the interests of the various parties are quite different, the interests of processors in the Province of Ontario are quite different from those of processors in western Canada with regard to freight rates. That dragged into a very long case, because it was not just a matter of a shipper and the railway being a captive, but rather it got into the whole area of economic policy vis-à-vis the various provinces and all the provinces got involved. You are quite familiar with the kind of solution that had to be worked out in that case, which is not entirely a satisfactory one. The Section 23 cases are difficult.

We have been trying to develop a system whereby people can get to us more quickly with respect to freight rates. We have, as you know, established a branch in western Canada. We encourage people to come to us with freight rate problems, and even though we do not determine the rates, the railways we will get together with the shipper and try to iron out difficulties that exist.

In the area of other complaints, one of the things I have thought of and would like to do, which has been done in the United States, is set up an area where we can deal with passenger complaints, on airlines for example, so that we have a standard, quick procedure with which to do this. But here you get into personnel problems. In the United States they have an office that is manned 24 hours a day. The Ministry of Transport in Canada has done something along these lines. In the United States it was done by the CAB.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I wanted to get into that freight rate matter, if I have some more time.

The Chairman: You have three minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: In connection with the minimum compensatory rate that was prescribed for the rapeseed, as you indicated, there is still dissatisfaction with that rate. Has there been anything further done in terms of a review of that particular rate?

Mr. Benson: I cannot recall our ever getting an appeal from anybody because freight rates were below being compensatory, and we act on the basis of complaints. There may have been instances, I just do not recall any of very great importance at

[Translation]

mais que nous devons accepter les tarifs de transport de fret. Aux termes de la loi de 1967, nous n'avons pas le choix de faire autrement pour ce qui est des tarifs ferroviaires, sauf dans le cas des affréteurs captifs et c'est l'article 23. Il y a eu peu de cas relevant de l'article 23, mais je ne suis pas convaincu qu'il y en aurait eu davantage si la démarche avait été plus simple. Par contre, nous avons réussi à régler beaucoup de cas en disant aux compagnies de chemins de fer et aux parties intéressées de s'entendre sur un tarif de transport qui les satisfasse. Je dirais que 90 p. 100 des cas ont été réglés de cette façon. Je pourrais obtenir des statistiques sur le nombre de cas où nous avons demandé aux compagnies de chemins de fer de s'entendre avec les affréteurs sur un tarif acceptable aux deux parties.

Mais il y a aussi des cas comme le transport de la graine de colza. Les intérêts des diverses parties sont très différents, les intérêts des finisseurs de l'Ontario sont très différents de ceux de l'ouest du pays en regard des tarifs de transport. Cela a traîné en longueur, car il n'y avait pas simplement le fait que l'affréteur et la compagnie de chemins de fer étaient captifs, mais cela touchait également toute la question de la politique économique vis-à-vis des diverses provinces et toutes les provinces s'en sont mêlées. Vous connaissez très bien le genre de solution à laquelle on est arrivé et qui n'est pas tout à fait satisfaisante. Les cas relevant de l'article 23 sont difficiles.

Nous avons essayé de mettre au point un système permettant aux gens de nous rejoindre plus rapidement sur les questions touchant les tarifs de transport. Comme vous le savez, nous avons établi un bureau dans l'ouest du pays. Nous encourageons les gens à nous soumettre leurs problèmes concernant les tarifs de transport, même si nous ne fixons pas les tarifs, les compagnies de chemins de fer rencontreront les affréteurs pour essayer de régler les difficultés.

Au chapitre des plaintes, l'une des choses à laquelle j'ai songé et que j'aimerais faire, et qui a été faite aux États-Unis, c'est la création d'un service de réclamations pour les passagers, pour les compagnies aériennes par exemple, de sorte que nous ayons une démarche rapide et uniforme. Toutefois, cela pose des problèmes personnels. Aux États-Unis, ils ont un bureau qui est ouvert vingt-quatre heures par jour. Au Canada, le ministère des Transports a fait quelque chose de semblable. Aux États-Unis, c'est le CAB qui s'en est occupé.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: S'il me reste du temps je voudrais parler de la question des tarifs de transport.

Le président: Il vous reste 3 minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez dit qu'on n'était toujours pas satisfait du taux d'indemnisation minimum prescrit pour le transport de la graine de colza. D'autres mesures ont-elles été prises pour réviser ce tarif?

M. Benson: A ma connaissance, personne ne s'est plaint du fait que les tarifs de transport ne répondaient pas aux tarifs d'indemnisation et nous pouvons seulement agir s'il y a plainte. Il y a peut-être eu des cas, mais, à ma connaissance, cela n'a

[Texte]

this point. If we had a complaint filed, a formal complaint that a railway was charging less than a compensatory rate, by an interested party, then we would have to . . .

Mr. Mazankowski: Of course, the Rapeseed Association of Canada were certainly not complaining about the fact that the rate was too low. They were concerned that their meaning of minimum compensatory was quite a bit different from that of the CTC. They proposed a number of rather interesting questions, which I would like to leave with Mr. Benson, in anticipation that they could be answered. There are about 10 particular questions that relate directly to the manner in which the rate was prescribed. On the next round I could read the questions into the record, and perhaps Mr. Benson could respond to them at some later date, or I could leave the letter with him.

Mr. Benson: If you want to give me—perhaps it could be attached to the record—a list of the questions, I will undertake to have answers to you as quickly as possible.

• 1010

Mr. Mazankowski: I think that would perhaps be the best way.

The Chairman: I am sure there is no problem, Mr. Mazankowski, in having them attached to the record.

Mr. Mazankowski: I will do that, then.

The Chairman: Final question, please, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Is your commission involved in any way with the Ministry of Transport in reviewing the possible changes to the statutory freight rates? The Minister of Transport has indicated that there will be a policy statement forthcoming in the very near future with respect to the future of the statutory freight rates. Is the CTC involved?

Mr. Benson: No, we have been involved in statutory freight rates in the past, as you know, we have done studies and been involved in studies, but with respect to that particular statement, I am informed that we have not been consulted at the staff level.

Mr. Mazankowski: You have not been asked to do any costing studies, or . . . ?

Mr. Benson: We have a costing study going on, a broad costing study for the railways, which was directed to us by the Minister of Transport—perhaps it was you . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Benson: . . . which is going on presently. We will have the results of that coming up very soon.

Mr. Mazankowski: Of course, in that context you will be looking at the movement of grain as well.

Mr. Benson: That is right.

Mr. Mazankowski: And that is due fairly soon?

[Traduction]

pas eu de grandes répercussions jusqu'ici. Si une partie intéressée déposait une plainte officielle disant qu'une compagnie de chemins de fer appliquait un tarif inférieur au tarif d'indemnisation, alors nous serions obligés de . . .

M. Mazankowski: Évidemment, la Rapeseed Association of Canada ne se plaindra certainement pas du fait que les tarifs sont trop bas. Ce qui les préoccupait, c'est que leur définition de l'indemnisation minimum était très différente de celle de la CCT. Ils ont posé un certain nombre de questions plutôt intéressantes que je voudrais communiquer à M. Benson en espérant obtenir des réponses. Il y a environ 10 questions portant directement sur la façon dont le tarif a été fixé. Lors du prochain tour, je pourrai lire les questions pour le compte rendu et peut-être que M. Benson pourrait y répondre plus tard ou je pourrais lui remettre la lettre.

M. Benson: Vous pouvez peut-être l'annexer au compte rendu, mais si vous voulez me remettre la liste de questions, je ferai en sorte que l'on vous réponde le plus vite possible.

M. Mazankowski: Je pense que ce serait la meilleure façon de procéder.

Le président: Monsieur Mazankowski, je suis sûr que nous pouvons les consigner au compte rendu sans problème.

M. Mazankowski: Alors, c'est ce que je ferai.

Le président: Votre dernière question, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Votre commission participe-t-elle d'une façon ou d'une autre, de concert avec le ministère des Transports, à un examen des modifications possibles des tarifs statutaires de transport? Le ministre des Transports a indiqué qu'il y aurait incessamment un énoncé de politique visant l'avenir des tarifs statutaires de transport. La Commission a-t-elle quelque chose à voir là-dedans?

M. Benson: Non, comme vous le savez, par le passé, nous nous sommes occupés des tarifs statutaires de transport. Nous avons effectué des études et nous avons participé à des études, mais concernant cet énoncé, on m'informe que notre personnel n'a pas été consulté.

M. Mazankowski: On ne vous a pas demandé de faire un étude de coûts ou . . .

M. Benson: Nous effectuons présentement une étude générale des coûts pour les chemins de fer, étude qui nous a été demandée par le ministre des Transports, peut-être que c'était vous . . .

M. Mazankowski: En effet.

M. Benson: Elle est présentement en cours. Nous en connaissons les résultats d'ici peu.

M. Mazankowski: Évidemment, dans ce contexte, vous étudiez aussi le transport des céréales.

M. Benson: En effet.

M. Mazankowski: Est-ce pour bientôt?

[Text]

Mr. Benson: We are working on it. It certainly will be forthcoming in the reasonable future, I cannot say exactly when—just a minute.

The Chairman: Time out.

Mr. Benson: The research study has been released by the Minister of Transport. This is the research study for comments; that will come back and then we will proceed from that point.

Mr. Mazankowski: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, about a year ago you told this committee that the CTC did not have enough railway inspectors and that that bothered you. Commissioner Magee, last November 13, told us that a directive from the Treasury Board was issued to cut another 100 persons from the staff of the CTC. When we looked at the main estimates, it appeared that this new administration is going to carry out those cutbacks and that the staff of the CTC is to be reduced by 99 person-years, including a five person-year reduction in rail safety personnel—that is in inspection and grade crossing administration. I presume these cutbacks concern you. How does this square with the estimate you gave the committee a year ago that the number of inspectors should be increased from 78 to perhaps 178? The minister gave a commitment to me in question period on June 25 of this year that he was taking steps, in fact, to increase the capacity of safety inspectors at the CTC. Have you been permitted to hire some staff, or is the cutback policy still in effect?

Mr. Benson: There are several questions involved here. First of all, there is the question of the over-all staff of the CTC. It has been seriously curtailed starting—let us see, I will just look at utilized man-years, which we have been forced to reduce from a high of 865 down to 767. The authorized were always in excess of that, except in the present year. I could go into a sort of horror story with respect to an A-base review here, where we spent both a lot of money and time trying to go through a logical adjustment and then, because of policy necessities, we were told by the Treasury Board that they were going to cut all the people they had first suggested anyway, and there was not object in proceeding with it—after we had spent several hundred thousand dollars, transferred to the Department of Supply and Supply and Services, to do studies of the commission with respect to individual personnel.

Quite aside from that, on the safety area, there has been support from succeeding ministers of transport, as ministers of transport, for us to get personnel for various purposes where new work has been assigned to us, such as the auditing of the rail rehabilitation program, the auditing of VIA Rail when it moved out from under us into VIA Rail, and in the safety area. But these submissions have gone to Treasury Board and have been turned back on the basis of the over-all man-year requirement cutbacks of the government. If I could just give a personal opinion here, and this is not reflecting at all on

[Translation]

M. Benson: Nous y travaillons. Ce sera certainement prêt dans un délai raisonnable, mais je ne peux pas vous dire exactement quand... un instant.

Le président: Arrêt du jeu.

M. Benson: Le ministère des Transports a diffusé la partie de l'étude qui porte sur la recherche, c'est-à-dire la recherche de commentaires. Nous travaillerons à partir de là.

M. Mazankowski: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Monsieur Benson, il y a un an que vous avez dit à ce Comité que la Commission n'avait pas suffisamment d'inspecteurs des chemins de fer et que cela vous préoccupait. Le 13 novembre dernier, le commissaire Magee nous a informés d'une directive du Conseil du Trésor visant une coupure additionnelle de 100 personnes de l'effectif de la Commission. Or, en regardant le budget principal, il semble que la nouvelle administration devra assumer ces coupures et que le personnel de la CCT sera réduit de 99 années-personnes, y compris une diminution de 5 années-personnes du personnel de sécurité des chemins de fer. Il s'agit du service des inspections et des passages à niveau. Je présume que ces coupures vous préoccupent. Il y a un an, vous avez dit au Comité qu'il faudrait environ 100 inspecteurs de plus, alors comment conciliez-vous les deux? Le 25 juin de cette année, au cours de la période des questions, le ministre m'a donné l'engagement qu'il prenait des mesures visant à augmenter la capacité des inspecteurs de sécurité de la Commission. Vous a-t-on permis d'embaucher plus de personnel ou est-ce que la politique de restriction est toujours en vigueur?

M. Benson: Plusieurs questions sont en cause. Tout d'abord, il y a la question de l'effectif global de la CCT. Ses effectifs ont été réduits sensiblement. Voyons voir, je vais consulter les années-hommes utilisées que nous avons dû réduire de 865 à 767. Sauf cette année, le nombre d'années-hommes autorisées était toujours supérieur à cela. Je pourrais vous raconter une histoire abominable le concernant une révision sur la base A, qui nous a coûté beaucoup d'argent et de temps afin d'essayer d'en arriver à un ajustement logique. Ensuite, en raison des impératifs des politiques, le Conseil du Trésor nous a avisé que nous devrions de toute façon éliminer tous les gens qui avaient été proposés au départ et qu'il était tout à fait inutile de continuer cette démarche. C'est ce qui nous est arrivé après avoir dépensé quelque \$100,000 transférés au ministère des Approvisionnements et Services, afin d'effectuer des études portant sur les membres du personnel de la Commission.

A part cela, dans le domaine de la sécurité, les ministres successifs du Transport nous ont toujours aidés à obtenir le personnel nécessaire pour diverses activités lorsqu'on nous affectait de nouvelles responsabilités, comme la vérification du programme de remise en état des voies de chemin de fer, la vérification de VIA Rail lorsque cette entreprise est devenue indépendante de nous, et dans le domaine de la sécurité. Mais ces demandes ont été faites au Conseil du Trésor qui les a rejetées en invoquant les compressions générales dans les effectifs du gouvernement. Puis-je vous donner une opinion person-

[Texte]

government policy, I am not sure that this kind of cutback, in the kind of personnel required where you have a total staff that now stands at 767, always saves money for the government. I think one of the things governments sometimes do, and having been part of a former government I can indicate that this was my experience as well, is that when people start talking about an individual number of men authorized, or employees authorized, and you try to watch that too closely and have to go out and hire other people to do the work, it is more costly than if your staff were gradually adjusted to where it should be. I am not saying that in certain areas people have not been overstaffed, I am sure that we could and have saved personnel in certain areas, indeed, we had agreed with the Treasury Board that we could save in particular areas. But then, because of the position forced on the Treasury Board because of an over-all government policy, we get hit by a percentage, in effect. If you take 10 per cent off 17,000 people, which is 1,700 people, you can absorb that, but if you take 10 per cent off 700 people, it has a much greater impact.

On the safety side, I think generally we are not going to see any action until the Grange Report comes out—on December 4, I believe, it is to be released. We keep indicating that we require additional personnel and trying to find out from the Treasury Board when we are likely to get them.

Mr. Benjamin: I find it incredible, Mr. Chairman, that in spite of the fact the CCT itself, and I am assuming the present and previous Ministers of Transport wanted more done in the number of inspectors on the job, the idiot Treasury Board cuts back in an area that should not be cut back on.

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Benson also about something the Auditor General said. He said that their studies indicate that the CTC did not have adequate procedures in place to ensure that there was proper verification of the actual loss claimed by a railway company. Since the subsidy payments are now running at \$350 million annually, what action has the CTC taken in response to that report of the Auditor General to make certain that railways are paid only for their actual losses?

Mr. Benson: I do not think, generally, there have been very many cases where there has been an overpayment of subsidy. The Auditor General was referring to audit procedures and, indeed, audit procedures are difficult in that you are, in effect, auditing what is produced by the computers of railways, which run through a tremendous volume of transactions, as you know. We have undertaken a program based on the submission of the Auditor General and the Comptroller General, in consultation with both of them—because we have had those two studies of the commission going on, and this is general for other government bodies as well as the commission—to implement all the procedures that they have requested. It will take time to do it, it will take personnel to do it, and I hope we get

[Traduction]

nelle qui n'est pas une critique de la politique du gouvernement. Pour ce genre de personnel nécessaire, où vous avez un effectif total de 767 employés, je ne suis pas convaincu que ce genre de coupures fassent réaliser des économies au gouvernement. L'une des choses que les gouvernements font quelque fois, et je le sais pas expérience ayant déjà fait partie d'un ancien gouvernement, lorsqu'on commence à parler d'un certain nombre d'emplois autorisés et qu'on essaie de surveiller la chose de trop près, c'est qu'il embauchent des gens pour faire ce travail. Ce qui en fin de compte revient plus cher que d'ajuster graduellement les effectifs selon les besoins. Je ne dis pas que dans certains secteurs il y avait trop de personnel. Je suis sûr que nous pourrions faire des économies dans certains secteurs et nous l'avons fait. En fait, nous partagions l'avis du Conseil du Trésor que nous pouvions faire des économies dans des secteurs particuliers. Mais étant donné la position que le Conseil du Trésor se voit obligé d'adopter à cause des politiques générales du gouvernement, nous sommes touchés par le pourcentage. Si vous enlevez 10 p. 100 sur un effectif de 17,000 personnes, vous en perdez 1,700 et c'est possible de l'absorber, mais les conséquences sont beaucoup plus importantes si vous enlevez 10 p. 100 sur un effectif de 700 personnes.

Au chapitre de la sécurité, je ne pense pas qu'aucune mesure soit prise d'ici la publication du rapport Grange. Je pense qu'il sera publié le 4 décembre. Nous demandons toujours du personnel et nous essayons de savoir du Conseil du Trésor quand nous pourrions l'obtenir.

M. Benjamin: Monsieur le président, je trouve incroyable qu'en dépit du fait que la CCT elle-même, ainsi que je présume l'ancien et le présent ministres des Transports, voulait plus d'inspecteurs, l'idiot Conseil du Trésor fasse des coupures dans un secteur où l'on ne devrait pas.

Monsieur le président, j'aurais une question à poser à M. Benson concernant les propos du Vérificateur général. Il a dit que leurs études démontrent que la CCT ne disposait pas des mécanismes appropriés pour effectuer une vérification adéquate des pertes réelles que les compagnies de chemins de fer prétendent avoir subies. Étant donné que les subventions versées s'élèvent à 350 millions de dollars par année, quelle mesure la CCT a-t-elle prise en réponse au rapport du Vérificateur général, afin de s'assurer que les compagnies de chemins de fer soient remboursées uniquement pour les pertes réelles?

M. Benson: De façon générale, je pense qu'il y a très peu de cas où il y a eu des paiements en trop de subventions. Le Vérificateur général faisait allusion au processus de vérification. Ces processus de vérification sont très problématiques car, en effet, vous vérifiez ce qui sort des ordinateurs des compagnies de chemins de fer, ce qui, comme vous le savez, représente un volume énorme de transactions. Nous avons entrepris un programme d'après le rapport du Vérificateur général et du Contrôleur général, en consultation avec les deux, afin d'appliquer toutes les méthodes qu'ils avaient demandées, car il y a eu deux études effectuées sur la Commission et c'est généralement le cas pour les autres organismes du gouvernement. Cela va nous demander du temps, du personnel

[Text]

the personnel. We certainly are moving on the impact study and, indeed, the Railway Transport Committee is moving very quickly with respect to any complaints the Auditor General may have had with respect to the audit of payment of subsidies. We have a task force working on the subsidy program, as a matter of fact.

Mr. Benjamin: The Auditor General went on to say that it was his view that the CTC has not followed the direction from Parliament to determine the actual loss attributable to a given line or service and, if I may be a little more specific, in determining what should be the loss the subsidy purposes. The CTC looks at specific costs, such as fuel and wages, which the railway would save if the train stopped running. That category amounts or less than 50 per cent of the subsidy and the rest of it is determined by a unit cost of such things as maintenance of signals and tracks. The Auditor General said the CTC did not have enough staff to process this information on unit costs. That is not your fault, that you do not have enough staff, but how many more do you think you would need in that area?

• 1020

The other thing is that I am very suspicious about these claims of the railways. For example, for the Transcontinental, the cost to operate the service was about \$175 million in 1978; \$83 million of it was for direct operating expenses, fuel and wages, the other \$92 million was for train control, maintenance of track and fixed plant, and overhead of \$49 million. I have a queasy feeling in the pit of my stomach that both VIA Rail and the CTC are being euchred, and I just think you do not have adequate staff and cannot really dig into what the railways are claiming, as you probably would like to be able to do.

Mr. Benson: We have been taking steps, through the commission, to improve costing in the railway. We have had hearings on the uniform classification of accounts and have issued a decision on this. This will change the basis on which railways report costs, the amount of information that is divulged to us, and the amount of information divulged publicly, by changing the method of classification of accounts. It was a rather long hearing and involved, I think, all the people who were complaining—the provinces, the wheat pools, and so on, were involved in these hearings. On the other side, the cost study, we have the document published by our research branch with respect to cost studies on the railways, which is now public. We will get feedback from it and then proceed with that matter.

When you get into the overhead of railways, you can move through various things and how it should be allocated. This, of course, is an accounting problem and one tries to get the fairest basis for allocating overhead costs. It will not change the over-all picture, but it may well change the costs with respect to particular aspects of the business. As some of you

[Translation]

et j'espère que nous obtiendrons du personnel. Pour ce qui est de l'étude sur les répercussions, nous ne restons pas à rien faire et le Comité sur le transport ferroviaire s'occupe sans perdre de temps des plaintes formulées par le Vérificateur général relativement à la vérification des paiements de subventions. En fait, nous avons un groupe de travail qui s'occupe de ce programme.

M. Benjamin: Le Vérificateur général a poursuivi en disant que selon lui, la CCT n'avait pas suivi les directives du Parlement visant à déterminer les pertes réelles imputables à une ligne ou un service donné, et, pour être un peu plus précis, afin de déterminer quelle devrait être cette perte aux fins de subventions. La CCT étudie des coûts précis, comme le carburant et les salaires, où les compagnies de chemins de fer pourraient effectuer des économies si le train cessait de fonctionner. Cette catégorie de dépenses représente moins de 50 p. 100 des subventions et le reste est fixé par coût unitaire comme l'entretien des signaux et des voies. Selon le Vérificateur général, la CCT manque de personnel pour le traitement des données sur les coûts par unité. Ce n'est pas de votre faute si vous manquez de personnel, mais combien croyez-vous qu'il vous en faut de plus dans ce secteur?

L'autre chose, c'est que j'ai beaucoup de doutes sur les réclamations des compagnies de chemins de fer. Par exemple, pour Transcontinental, le coût pour l'opération des services d'environ 175 millions de dollars en 1978, dont 83 millions de dollars en dépenses de fonctionnement directs, carburant et salaires, et 92 millions de dollars pour le contrôle des trains, l'entretien des voies et des installations fixes; plus 49 millions de dollars pour les frais généraux. J'ai comme un chatouillement dans le creux de l'estomac qui me dit que Via Rail et la CCT se sont fait rouler. Je pense tout simplement que vous n'avez pas suffisamment de personnel et que vous n'êtes pas en mesure de vérifier les réclamations des compagnies de chemin de fer, comme vous aimeriez probablement le faire.

M. Benson: La Commission a pris des mesures visant à améliorer cette question des coûts des chemins de fer. Nous avons tenu des audiences sur la classification uniforme des comptes, et nous avons émis une décision sur la question. En modifiant la méthode de classification des comptes, cela modifie la façon dont les chemins de fer nous font rapport des coûts, la quantité de l'information qui nous est transmise et qui est diffusée publiquement. Ce furent des audiences très longues auxquelles ont participé tous ceux qui se plaignaient, les provinces, les pools de blé et ainsi de suite. Au chapitre de l'étude des coûts, notre Direction de recherche a publié un document, qui est maintenant public, portant sur l'étude des coûts des compagnies de chemin de fer. Nous attendons la réaction à la publication de ce document avant d'aborder la question.

Au chapitre de frais généraux des compagnies de chemin de fer, il y a diverses choses à considérer sur la façon dont il faut répartir ces coûts. Bien sûr, il s'agit là d'un problème de comptabilité et l'on essaie d'établir une base juste pour la répartition des frais généraux. Cela ne changera pas la situation générale, mais il est possible que cela modifie les coûts de

[Texte]

may know, if one is allocating costs subjectively within a business concern, be it a railway or another business concern, you may well end up that you only have one product you are making any money on. So we are trying, and doing our best, to make sure that the allocation of costs is fair among the various components of overhead.

Mr. Benjamin: It is my view, Mr. Chairman, that in the case of VIA Rail neither CP or CN should be allowed to make one nickel on the operation. They should receive actual costs only, since the taxpayers have relieved them of their legal responsibilities to transport people. VIA Rail has no control over two thirds of its costs, because CP and CN have refused to provide unit cost information to VIA, so they cannot really assess the adequacy of it, they cannot adequately assess or see how fair, and what not, those costs are. In fact, if VIA wanted to expand any of its services, the costing order would not apply and the railroads could hit them for whatever the hell they wanted—which puts an effective bar in front of any enlargement of services by VIA.

Mr. Benson: Mind you, in fairness to government, the Ministry of Transport did have an independent review of passenger train costing carried out by several consulting firms and, as a result, no change in the cost order with respect to the allocation of passenger costs was recommended.

Mr. Benjamin: Since VIA served notice on both railroads on their agreement with them in order to negotiate another one to take effect April 1, I believe, they badly need this unit cost information. Will the CTC tell the railways to provide that information to VIA so that they can make their own assessments in their negotiations with the railway, and will that information even be made public? Why should it be confidential? The railways are not really competing with each other any more, if they ever did. You can tell . . .

• 1025

Mr. Benson: I will send you a copy of our decision with respect to uniform classification of accounts, in which the whole question of disclosure came up. As stated in the decision, it would appear to me that when we have the data available through the new uniform classification of accounts, the argument is going to have to be not by the person who wants the information but by the body involved as to why they should not provide it. One hears reports that the railways are not competitive, from people commenting outside. I am sure that that does not apply in all areas, they are competitive in many areas, as you well know.

[Traduction]

certain aspects précis des activités. Comme certains d'entre vous le savent peut-être, dans une entreprise, si les allocations du coût sont faites de façon subjective, que ce soit une entreprise ferroviaire ou autre, il se peut très bien qu'en fin de compte il n'y ait qu'un seul produit sur lequel vous faites des bénéfices. Alors, nous faisons notre possible pour nous assurer d'une répartition équitable des coûts entre les divers éléments des frais généraux.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour ce qui est de VIA Rail, je pense qu'on ne devrait pas permettre au Canadien Pacifique ou au Canadien National de réaliser un sou de bénéfice sur cette activité. Il ne devrait percevoir que les coûts réels puisque les contribuables les ont relevés de leurs responsabilités du transport des passagers. Les deux tiers des coûts de Via Rail échappent à son contrôle, car, le Canadien Pacifique et le Canadien National ont refusé de fournir des renseignements sur le coût unitaire, alors ils sont dans l'impossibilité de l'évaluer de façon pertinente, ils ne peuvent pas déterminer si c'est juste ou non. En fait, si Via voulait étendre ses services, les compagnies de chemin de fer pourraient exiger tout ce qu'elles veulent, car les décrets visant les coûts ne s'appliqueraient pas; cela constitue donc un obstacle à toute extension des services de Via.

M. Benson: Toutefois, pour être juste envers le gouvernement, je dois dire que le ministre des Transports a fait effectuer par plusieurs firmes d'experts-conseils des études indépendantes sur les coûts imputables aux trains de passagers. Toutefois, on n'a recommandé aucun changement quant à la répartition des coûts des services de passagers, tel que stipulé dans le décret.

M. Benjamin: Je pense qu'elle a vraiment besoin des renseignements sur les coûts unitaires, car elle a avisé les deux compagnies de chemin de fer qu'elle avait l'intention de négocier avec elle une nouvelle entente qui entrerait en vigueur le premier avril. La CCT dira-t-elle aux compagnies de chemin de fer de fournir ces renseignements à Via, afin que cette dernière puisse faire sa propre évaluation en vue de négociations avec les compagnies de chemin de fer et est-ce que ces renseignements seront communiqués au public? Pourquoi devraient-ils être confidentiels? Les compagnies de chemin de fer ne sont plus vraiment en concurrence, si elles l'ont jamais été. Vous pouvez dire . . .

M. Benson: Je vous enverrai une copie de notre décision concernant la classification uniforme des comptes qui a soulevé toute cette question de divulgation. Comme il est mentionné dans la décision, il me semble que lorsque nous aurons ces données grâce à la nouvelle classification uniforme des comptes, ce sera à l'organisme intéressé d'établir pourquoi il ne devrait pas fournir l'information et non à la personne qui le demande de justifier sa demande. Des gens de l'extérieur disent que les chemins de fer ne sont pas concurrentiels. Je suis sûr que ce n'est pas vrai dans tous les domaines, car ils sont concurrentiels dans beaucoup de domaines, comme vous le savez très bien.

[Text]

Mr. Benjamin: Even if it is information that the commission would feel should not be made public, surely to goodness, VIA Rail should have access to anything and everything they need.

Mr. Benson: We do an audit of the cost with respect to VIA Rail, which is available to the government—and we are supposed to, we are working on it, if we have enough personnel to do it. As a matter of fact, we asked for personnel to carry this out, I believe under the previous minister and the present Minister of Transport. It was recommended to Treasury Board. Treasury Board turned around and said, no, you cannot have any more people, go out and hire some outside people to do the work, hire consultants—consultants or outside accountants—to do the work. We said, sure we can do that. But even when you do that, you have to use some of your own personnel to supervise them and tell them what to do. So we are in a very difficult bind with respect to the audit of VIA Rail—which is the question you raised—which would provide them more rapidly with information.

Mr. Benjamin: Yes. But surely this is in addition . . .

The Chairman: Three minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: . . . to the audit of VIA Rail, Mr. Chairman. I have two other questions, but I hope the commission will look seriously at providing the information that VIA Rail wants, whether the railways like it or not.

Mr. Chairman, I have a couple of specific cases I want to ask Mr. Benson about. One is the Sudbury-White River Budd car run. The review committee made a decision on that train; I am hoping that you will order it put back on. If not, will you at least hold public hearings in the area affected? None were held originally.

I want to illustrate here, Mr. Chairman, a case of one arm of the government doing something counter to another arm of the government. DREE, in the Province of Ontario, gave Northern Pottery Company, in Chapleau, grants to expand their operation and their production. Then the train service was abandoned, and the company either is going to have to move somewhere else or is going to go broke. In fact, they cut back and, for a while, halted their expansion. One department of government gives the company a grant, another department makes it impossible to make adequate use of the grant. The Canadian Pacific promised that an interline carrier would move goods twice a week. Now it turns out that that trucker moves goods once a week. By the way, goods destined to Montreal and Halifax, where two of the distributors are for this company, have to go southwest to Sault Ste. Marie first and then east to Montreal and Halifax. It turns out that those goods are only being moved once a week and their rates have increased by 100 per cent. For example, a 318-pound shipment of pottery to Toronto used to cost \$27.50 and took three days by train. Now it costs \$56.75 and it takes up to seven days. Surely, to abandon that line just flies in the face of any kind of logic in terms of the economic activity that is going on there. I am wondering what action the commission is going to take on that.

[Translation]

M. Benjamin: Même si la Commission est d'avis que ces renseignements ne devraient pas être divulgués, bon Dieu, VIA Rail devrait avoir accès à tout ce dont elle a besoin.

M. Benson: Pour ce qui est de VIA Rail, nous effectuons une vérification des coûts, dont peut disposer le gouvernement, c'est ce que nous sommes censés faire et nous y travaillerons si nous pouvons avoir le personnel suffisant pour le faire. En fait, je pense que nous avons demandé au ministre actuel des Transports et au précédent, du personnel pour effectuer ce travail. C'est ce qui a été recommandé au Conseil du Trésor. Le Conseil du Trésor a refusé en nous suggérant d'embaucher des contractuels, des experts ou des comptables, pour effectuer le travail. Nous leur avons répondu, bien sûr, nous pouvons faire cela, mais même en faisant cela, vous avez besoin de personnel d'encadrement. Nous sommes dans une situation très difficile relativement à la vérification de VIA Rail, vérification qui leur fournirait plus rapidement des informations, comme vous l'avez demandé.

M. Benjamin: En effet. Mais cela s'ajoute sûrement à . . .

Le président: Monsieur Benjamin, il vous reste trois minutes.

M. Benjamin: . . . la vérification de VIA Rail, monsieur le président. J'ai deux autres questions, mais j'espère que la Commission envisagera sérieusement de fournir à VIA Rail les renseignements qu'elle veut, que les compagnies de chemin de fer soient d'accord ou non.

Monsieur le président, j'ai quelques cas précis à soumettre à M. Benson. La première porte sur le service de chemin de fer Budd entre Sudbury et White River. Le Comité d'examen a pris une décision concernant ce service ferroviaire, j'espère que vous la renverserez. Ou du moins, j'espère qu'il y aura au moins des audiences publiques dans la région visée. Au départ, il n'y a eu aucune audience.

Monsieur le président, je veux vous donner l'exemple d'un cas où les agissements du gouvernement entrent en contradiction. En Ontario, le MEER a accordé des octrois à la compagnie *Northern Pottery* de Chapleau afin qu'elle puisse agrandir ses installations et augmenter sa production. Ensuite, le service ferroviaire a été abandonné, alors la compagnie devra soit déménager, soit fermer ses portes. En fait, ils ont dû cesser leur expansion pendant un moment. Un ministère accorde un octroi à la compagnie alors que les agissements de l'autre font qu'il lui est impossible de vraiment profiter de cet octroi. Le Canadien Pacifique avait promis qu'un transporteur ferait la navette deux fois la semaine. Il s'avère que ce camionneur ne vient qu'une fois la semaine. De plus, les produits destinés à Montréal ou à Halifax, où sont situés deux distributeurs de cette compagnie, doivent d'abord passer par Sault Ste-Marie, au sud-est, avant d'être transportés dans l'est à Montréal et à Halifax. Ces produits ne sont livrés qu'une fois la semaine et le tarif a augmenté de 100 p. 100. Par exemple, une livraison de 318 livres de poterie à Toronto coûtait \$27.50 et il fallait trois jours par train. Maintenant, la même livraison coûte \$56.75 et il faut jusqu'à sept jours. Compte tenu de l'activité économique à cet endroit, il est tout à fait illogique d'abandonner ce service. Quelle mesure la Commission va-t-elle prendre?

[Texte]

In order not to abuse my time, Mr. Chairman, I will give my other question to Mr. Benson. The grain shipments to Churchill were down about 47 per cent this year. One of the problems was that the elevators on CN lines did not have enough grain, while the elevators on CP lines were full but had no access to Churchill. An agreement to allow CP grain access to Churchill was hammered out this summer, but it is only temporary. CTC has the power to order the interchange; it has been recommended by the Hall Commission; will the CTC order that interchange now, so that things can go more smoothly and in much better volume next year and in the years following?

• 1030

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: The first question you are dealing with, that is, the service across northern Ontario, which is in front of the review committee: I am informed that the review committee met yesterday on that particular matter. A decision will be forthcoming very quickly and that decision may well involve an opportunity for people to make themselves heard in northern Ontario, which is what you were asking for.

Mr. Benjamin: Right. Would you mind my pointing out to the review committee, Mr. Benson, that the CPR claims that the baggage cars on the Transcontinental are picking up express shipments, but they are doing it except at Chapleau and White River, the two main places on that run, and they also claim that it is three times a week by truck now and it is only once.

Mr. Benson: Your statement is in the record and I certainly will write to you with regard to what the position of the commission is in this regard, what our information is.

The third matter you raised was the matter of Churchill and shipping grain through Churchill, where difficulties arose last summer because of types of grain that were not available to be shipped on the CNR tracks and were available at CP. The question arises there of subsidizing a railway to buy services from another railway in order to ship their goods. An agreement was worked out, I think in the interest of everybody involved, whereby we continued to pay the subsidy, even though there was interlining between branch lines and the main line, as I recall the problem. I would hope that a permanent solution, if this kind of shipping is necessary or is better than what has been happening, will be worked out. We will certainly do our best to expedite this.

Mr. Benjamin: It is another example of how much better it would be if it were all one railway. This is nonsense. The grain is there, it is just outrageous that it cannot be shipped because it is on a different railway line. It is just incredible. I do not know why you stand for it. The farmers are very angry.

[Traduction]

Pour tirer profit de mon temps de parole, monsieur le président, je vais tout de suite poser mon autre question à M. Benson. Cette année, les livraisons de céréales à Churchill ont diminué d'environ 47 p. 100. L'un des problèmes, c'est que les éleveurs des lignes du CN manquaient de grain, alors que les éleveurs des lignes du CP étaient pleins à capacité, mais n'avaient pas accès à Churchill. Cet été, on a conclu une entente visant à permettre la livraison du grain du CP par Churchill, mais c'est une entente temporaire. La CCT a le pouvoir d'ordonner cet échange réciproque de trafic, c'est ce qu'a recommandé la Commission Hall. La CCT va-t-elle ordonner que cet échange réciproque se fasse dès maintenant, afin que le volume de livraison soit meilleur l'an prochain et les années suivantes?

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Pour répondre à votre première question concernant le service ferroviaire dans le nord ontarien, je vous dirai que le comité d'examen en est saisi. On me dit qu'il s'est réuni hier pour en discuter. Une décision sera prise rapidement et il se peut qu'on donne l'occasion aux habitants du nord de l'Ontario de se faire entendre, comme vous le demandez.

M. Benjamin: Bien. Monsieur Benson, permettez-moi d'indiquer au comité d'examen que le Canadien Pacifique prétend que les wagons à bagage du Transcontinental s'acquittent de livraison express, c'est le cas, sauf à Chapleau et à White River, les deux principales localités le long de cette voie, et on prétend également que le camion fait le service trois fois la semaine, maintenant c'est une fois seulement.

M. Benson: Votre déclaration est enregistrée et je vous écrirai certainement pour vous communiquer la position de la Commission à cet égard et nos renseignements.

Troisièmement, vous avez soulevé la question des livraisons de grain par le terminus de Churchill où il y a eu des problèmes l'été dernier car certains types de grain n'étaient pas disponibles pour être livrés sur les voies du Canadien National alors qu'ils l'étaient sur les voies du Canadien Pacifique. Le problème qui se pose, c'est celui de subventionner des chemins de fer pour acheter les services d'un autre chemin de fer afin de livrer leurs marchandises. Je pense que nous avons conclu une entente dans l'intérêt de toutes les parties intéressées, nous avons continué de verser les subventions, même s'il y avait échange réciproque entre des lignes secondaires et principales, si je me souviens bien. J'espère que l'on trouvera une solution permanente, et qu'on déterminera si ce genre de livraison est nécessaire ou préférable à ce qui existe présentement. Nous ferons certainement de notre mieux pour régler la question.

M. Benjamin: Voilà un autre exemple qui prouve l'avantage qu'il y aurait à avoir une seule compagnie de chemin de fer. C'est tout à fait ridicule. Le grain est là, c'est tout simplement choquant qu'il ne puisse être livré parce qu'il est sur une voie différente. C'est tout à fait incroyable. J'ignore pourquoi vous tolérez cela. Les agriculteurs sont en colère.

[Text]

Mr. Benson: Really, Mr. Benjamin, I must defend myself, in that I do not have the power to nationalize the CPR.

Mr. Benjamin: But you have the power to order them to move that grain off whatever tracks.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. The next questioner is Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Benson, you have stated that your department's workload has increased and you still do not have enough staff. How many employees, railway inspectors, are you going to need to take care of the Transportation of Dangerous Goods Act?

Mr. Benson: We have a requisition in presently, Charlie, for 31 person-years, 17 of whom would be inspectors in this particular area.

Mr. Turner: Are you still insisting that they be officials somewhere in Canada for at least five years before they are hired?

Mr. Benson: Not at all, if we can find somebody who is qualified and can understand railway equipment—if we could hire you, Charlie, for example, we would do it in a minute—someone who has a knowledge of the railways and is not employed by the railways.

Mr. Turner: What are you going to do about the wage schedule? Are you going to change that? I have sent CNR employees, CPR employees, who have good records, and they still could not get a job with your CTC because you do not pay enough money. Why would a guy leave a good job to work for you at less money?

Mr. Benson: Charlie, I have asked myself that for a long time. It is very difficult for us to get technical staff at the right level. We say that we will pay so much money, and this is approved by the Treasury Board. Of course, the whole thing is involved with collective bargaining and the classification of people across the public service. We make a move, or the Treasury Board and the Public Service Commission make a move, and the railways make a counter move—because the kind of people we want, they want too, and it is easier for them to change wages than it is for us.

Mr. Turner: If you have a crossing accident, how long does it take before that crossing is cleared by a CTC inspector? I ask this question because there is a crossing just outside of Edmonton where, the railway crews tell me, it was over six months before you lifted the slow order. Now we have one in London, Ontario—Kellogg—it has been in the process for over two years. They want to put safety devices up there, with at least a \$40,000 contribution from Kellogg. It is a main alternate route, No. 2 highway. They get no response; Kellogg has called the CTC and is still waiting for a response. What we want to know is, when are you going to move? And why?

The Chairman: Mr. Benson.

[Translation]

Mr. Benson: Vraiment, monsieur Benjamin, je dois me défendre en disant que je n'ai pas le pouvoir de nationaliser le Canadien Pacifique.

Mr. Benjamin: Mais vous avez le pouvoir de leur ordonner de livrer ce grain sur quelques voies que ce soient.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Nous passons maintenant à M. Turner.

M. Turner: Monsieur Benson, vous avez déclaré que la charge de travail de votre ministère a augmenté et que vous n'avez toujours pas le personnel nécessaire. De combien d'inspecteurs de chemin de fer aurez-vous besoin pour faire respecter la Loi sur le transport des marchandises dangereuses?

Mr. Benson: Charlie, nous avons demandé 31 années-personnes, dont 17 seraient des inspecteurs chargés de ce dossier.

M. Turner: Exigez-vous toujours que les candidats admissibles aient au moins 5 ans d'expérience dans des postes officiels au Canada avant de pouvoir les embaucher?

Mr. Benson: Pas du tout, si nous pouvions embaucher quelqu'un comme vous, Charlie, qui est compétent, qui comprend le fonctionnement du matériel de chemin de fer et qui n'est pas au service des chemins de fer, nous l'embaucherions tout de suite.

M. Turner: Qu'allez-vous faire au sujet de l'échelle de salaire? Je vous ai envoyé d'excellents employés du Canadien National et du Canadien Pacifique et ils n'ont pas pu travailler pour la CCT car vous ne payez pas suffisamment. Pourquoi quelqu'un abandonnerait-il un bon emploi pour gagner moins d'argent chez vous?

Mr. Benson: Charlie, c'est une question que je me pose depuis longtemps. C'est très difficile pour nous d'embaucher du personnel technique au niveau convenable. Nous proposons une échelle de traitement et le Conseil du Trésor l'approuve. Bien sûr, il faut comprendre que tout cela passe par le processus des négociations collectives et de la classification de la Fonction publique. Lorsque nous, le Conseil du Trésor et la Fonction publique adoptons une nouvelle échelle de salaire, les compagnies de chemin de fer en adoptent une plus élevée, parce qu'ils veulent les mêmes personnes que nous et il leur est plus facile que nous d'augmenter les salaires.

M. Turner: Lorsqu'il y a un accident à un passage à niveau, combien de temps faut-il aux inspecteurs de la CCT pour que ce passage à niveau soit dégagé? Je vous pose la question, car des employés du chemin de fer m'ont dit qu'il vous avait fallu six mois pour que soit levé le décret de ralentissement visant un passage à niveau juste aux limites d'Edmonton. Il y a eu le cas de Kellogg à London en Ontario. L'affaire est en cours depuis plus de deux ans. Ils ont l'intention d'ériger des dispositifs de sécurité et Kellogg est prête à contribuer au moins \$40,000. Il s'agit de la route principale n° 2. Ils n'obtiennent aucune réponse: Kellogg a rappelé la CCT et attend toujours la réponse. Ce que nous voulons savoir, c'est quand agirez-vous? Et pourquoi?

Le président: Monsieur Benson.

[Texte]

Mr. Benson: With regard to specific instances, I would like to undertake to the committee that with regard to specific questions that are raised to which we may not have the knowledge right in front of us . . .

Mr. Turner: How long does it take you generally?

Mr. Benson: Generally, we move as quickly as we can on railway overpasses and action is taken within a month of when an application is made. But that does not mean that if somebody wants, for example, an overpass, that it is going to be built then. An agreement has been worked out with the provinces with regards to priorities as to what is to be done. It can be approved by us, approved by the Ministry of Transport, and then the funds cannot be allocated because they do not fit within a provincial schedule. So we really have a three-level process.

Dealing generally with the question of railway grade crossings, John Green is going to say something about this.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. J. H. Green (Director, Safety and Services Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): Generally, within a month after the accident occurs, if it is an unprotected crossing, or a regular crossing protected only by a cross-box, it is inspected by an officer of the CTC. His recommendation then is . . .

Mr. Turner: In Edmonton, they tell me it was over six months before they lifted the slow order.

Mr. Green: There are several reasons why that might be. You mentioned one of them, that could be an application by the municipality for protection at that crossing. If the officer deems that that crossing is unsafe, then the statutory speed restriction could remain for any number of months up to such time as the crossing is protected.

Mr. Turner: Will you check on Kellogg, in London, Ontario? I think it is on Florence Street. There are just the wooden arms there now. Kellogg has offered \$40,000 toward the safety devices—and no action.

Mr. Green: Concerning the one outside of Edmonton, I recall that there was some correspondence about that not too long ago. That is waiting for the installation of the crossing protection. That has been on for over six months.

Mr. Turner: Mr. Benson, we passed the Transportation of Dangerous Goods Act last spring. Is this act in effect now? Is it the law of the land?

Mr. Benson: Yes, it is.

Mr. Turner: Okay. In your opinion, have we learned anything from the Mississauga wreck, or the passing of Bill C-18?

Mr. Benson: To deal, first of all, with the Mississauga accident, as you know, a very long hearing has been going on

[Traduction]

M. Benson: Pour ce qui est des cas précis, lorsque nous n'avons pas les renseignements avec nous, je voudrais demander au Comité . . .

M. Turner: De façon générale, cela vous demande combien de temps?

M. Benson: Généralement, lorsqu'il s'agit de viaducs, nous agissons aussi rapidement que possible et des mesures sont prises dans un délai d'un mois après que la demande ait été présentée. Toutefois, cela ne signifie pas que nous construisons le viaduc à ce moment-là si quelqu'un le demande. Il faut s'entendre avec les provinces pour fixer les priorités. Il est possible qu'un projet reçoive notre approbation, celle du ministère des Transports et que les fonds soient bloqués parce qu'il ne répond pas aux critères de la province. Alors, il y a vraiment trois niveaux de décisions.

John Green a quelque chose à dire concernant la question des passages à niveau en général.

Le président: Monsieur Green.

M. J. H. Green (directeur, Direction de la sécurité et des services, Comité sur le transport ferroviaire, Commission canadienne des transports): De façon générale, cela se fait environ un mois après l'accident s'il s'agit d'un passage à niveau sans protection; s'il s'agit d'un passage à niveau protégé uniquement par une boîte de contrôle, à ce moment-là, il est inspecté par un agent de la CCT. Ensuite, sa recommandation est . . .

M. Turner: A Edmonton, on m'a dit qu'il a fallu plus de six mois pour faire lever l'ordre de ralentissement.

M. Green: Il peut y avoir plusieurs explications à cela. Vous n'en avez mentionné qu'une, il se peut que la municipalité l'ait exigé comme mesure de protection à ce passage à niveau. Lorsque l'agent pense que le passage à niveau est dangereux, la restriction statutaire de vitesse peut être appliquée le temps qu'il faut jusqu'à ce que le danger soit éliminé.

M. Turner: Pourriez-vous vérifier le cas de Kellogg, à London en Ontario? Je crois que c'est sur la rue Florence. Tout ce qu'il y a là ce sont des barrières en bois. Kellogg a offert \$40,000 pour l'installation des dispositifs de sécurité et rien n'a été fait.

M. Green: Au sujet du passage à niveau près d'Edmonton, je me souviens qu'il y a eu échange de correspondance à ce sujet il n'y a pas très longtemps. On attend l'aménagement d'un dispositif de protection. L'affaire est en cours depuis plus de six mois.

M. Turner: Monsieur Benson, le printemps dernier nous avons adopté une loi sur le transport des marchandises dangereuses. Cette loi est-elle en vigueur maintenant? Est-ce la loi qui est appliquée?

M. Benson: En effet, elle l'est.

M. Turner: Très bien. A votre avis, est-ce que l'accident de Mississauga ou l'adoption du Bill C-18 nous ont appris quoi que ce soit?

M. Benson: Parlons d'abord de l'accident de Mississauga. Comme vous le savez, il y a eu de très longues audiences sur

[Text]

with respect to this particular matter. There is the matter of assessing blame and who was involved, whether it was an accident that could have been prevented, and all this sort of thing. Mr. Justice Grange's report on this matter is going to come out on December 4, as I indicated, at which time we will know what the opinion is of someone looking at the matter from outside, quite independently, with regard to the various aspects of that accident. I do not think it would be fair for me to comment on the accident at this particular time, especially since I might find myself up in court if I did it, or at least in trouble with the royal commission. So I do not think I can really comment on that.

With respect to the matter of safety generally, I think we have been learning things. We had a subsequent accident in Manitoba, as you know, after which we set up a hearing, went through the hearing and made recommendations. I understand that the railways are going to implement these recommendations.

• 1040

With regard to the safety of dangerous commodities generally, there always is going to be some risk, as you are well aware. Our railways in Canada were built to service centres of population in the country they run right into the centres of the cities, right through the centres of the cities. One could ease off on problems vis-à-vis the centres of cities by moving those railways out and having spurs run downtown, operating something like the airlines. The cost would be just prohibitive to do it. Given this fact, given the necessity of getting products downtown, dangerous commodities, in these cities, the question arises as to whether or not it is safer to do it, for example, by truck or by railway. I would maintain that it is more likely to be safer by railway, but all one can do is try to built up an environment in which, when dangerous commodities are being shipped, every caution is taken that is possible with respect to that train that is moving those dangerous commodities. I think this is the way the Grange Commission is looking at the matter, although I do not want to comment on what they are going to say, because I do not know at this point.

Mr. Turner: After Mississauga and the passing of Bill C-18, what instructions did your department issue to the railways or the Department of Transport so that all shipping companies—railway and trucking companies—police and fire departments could comply with the terms of that act?

Mr. Benson: The Transportation of Dangerous Goods Act, first of all, is an act of the Ministry of Transport, not an act involving the Canadian Transport Commission directly, as you will recall if you look back at the bill. As to what we have been doing in this regard, I can perhaps get some information for you and will be pleased to give it to you. It is a fairly new act and I am just not up on how far we have moved along. I can find out for you and I will be glad to provide you with the information in a letter, or try to provide it later on during these hearings.

Mr. Turner: All right, I would like to have that information.

[Translation]

cette question en particulier. Il a été question d'évaluer les responsabilités, de déterminer les parties en cause. S'agit-il d'un accident qui aurait pu être évité et beaucoup de questions de ce genre. Je le répète, le rapport du juge Grange sera publié le 4 décembre. A ce moment-là, nous connaissons l'opinion indépendante de quelqu'un de l'extérieur sur les divers aspects de cet accident. En ce moment, je ne pense pas que ce serait juste pour moi de donner des commentaires à ce sujet, surtout que je pourrais être inculpé devant un tribunal si je le faisais, ou du moins j'aurais des ennuis avec la Commission royale d'enquête. Alors, je ne pense pas pouvoir le faire.

Pour ce qui est de la question de la sécurité en général, je pense que nous avons appris des choses. Comme vous le savez, il y a eu un autre accident au Manitoba où nous avons organisé une audience, après quoi nous avons formulé des recommandations. Je crois savoir que les chemins de fer vont appliquer ces recommandations.

Comme vous le savez très bien, il y aura toujours un certain risque pour ce qui est du transport des produits dangereux en général. Au Canada, nos chemins de fer ont été construits pour desservir les grands centres du pays, ils traversent les centres-villes. On pourrait régler en partie le problème vis-à-vis des centres-villes en déplaçant les voies ferrées et en ayant des services de navette avec le centre-ville, à l'instar des compagnies aériennes. Le coût en serait simplement exorbitant. Compte tenu de cela, compte tenu de la nécessité de livrer les produits, des marchandises dangereuses, au centre-ville, alors la question se pose à savoir s'il est plus sécuritaire par exemple de les transporter par camion ou par chemin de fer. Je prétends que c'est probablement plus sécuritaire par chemin de fer, mais tout ce que l'on peut faire, c'est créer des conditions dans lesquelles le transport des marchandises dangereuses se fera avec toutes les précautions possibles lorsqu'un train transportera ces produits. Je pense que la Commission Grange envisage la question sous cet angle, quoique je ne veux pas faire de commentaires sur ce qu'ils diront, parce que je l'ignore pour l'instant.

M. Turner: Suite à l'accident de Mississauga et à l'adoption du Bill C-18, quelles directives avez-vous émises aux compagnies de chemin de fer ou au ministère des Transports afin que toutes les compagnies de transport, par chemin de fer ou par camion, les services de police et d'incendie, se conforment aux dispositions de la Loi?

M. Benson: D'abord, si vous vous rapportez au projet de loi, vous constaterez que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses est une loi du ministère des Transports qui n'inclut pas directement la Commission canadienne des transports. Quant à ce que nous avons fait à cet égard, je pourrais peut-être vous fournir certains renseignements là-dessus et avec plaisir. C'est une loi très récente et j'ignore exactement où nous en sommes. Je peux m'en informer et je me ferai un plaisir de vous fournir ces renseignements par lettre ou dans les réunions qui suivront.

M. Turner: Très bien, j'aimerais avoir ces renseignements.

[Texte]

Mr. Benson: I will have it looked into in detail, as to exactly what we can do and what has been done, and I will send it to you, with a copy to the Clerk of the committee so that it is available to everyone.

Mr. Turner: Did anyone in your department instruct the fire departments, railway officials and chemical experts on how to fight the fires once they get started? We just had a wreck up in the CPR at Thamesville, it happened at 2.30 and they waited until 6 p.m. before they were advised by railway officials and chemical experts on how to fight the fire. This is three hours and thirty minutes, and nobody knows what to do.

Mr. Benson: We have not carried out a general educational program with regard to fire departments across the country as to how they should fight these. When we know of an accident, or when an accident occurs, we send somebody there who is an expert in dealing with the particular chemicals involved in the accident. That was the case in Mississauga. Our people were there very quickly, as quickly as they could get there, and helped in dealing with the particular chemicals that were involved in the accident. Certainly it would be useful if fire departments were trained as to how best to deal with fires of various chemicals, but I hardly think that can be done by the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: Mr. Morris, who spoke for the CPR, stated that:

the commission directors indicate the chemical is not explosive under ordinary conditions but turns if it comes in contact with air and moisture.

Then, down further in the article, he says that:

They have to contact Alabama about this problem. We were advised by experts in Alabama not to use water unless we had ample capacity of 50,000 gallons.

The small fire departments did not have this, so we had four explosions and they had to move some people out. Actually, we have learned nothing from the Mississauga accident.

Mr. Benson: It is not the same explosion you are talking about as at the Mississauga accident, in the first place, as I recall it. I do not have the article in front of me that you seem to be quoting. If you want to give me the article, I will be very pleased to . . .

• 1045

Set forward the facts, but I cannot set forward the facts when you simply read something into the record without giving me the opportunity to look at it.

Mr. Turner: Why have you not set up a department that somebody can call . . .

Mr. Benson: I cannot set up departments, we have a commission.

[Traduction]

M. Benson: Je devrai regarder exactement ce que nous pouvons faire et ce que nous avons à faire, et je vous en enverrai une copie, ainsi qu'au greffier du Comité afin que tout le monde puisse l'avoir.

M. Turner: Quelqu'un de votre ministère a-t-il donné des directives aux services des incendies, aux officiels des chemins de fer et aux experts en produits chimiques sur la façon de combattre les incendies une fois qu'ils se sont déclarés? A Thamesville, il y a eu un accident du Canadien Pacifique. L'accident s'est produit à 14 h 30 et il a fallu attendre jusqu'à 18 h 00 avant que les officiels du chemin de fer et les experts en produits chimiques les conseillent sur la façon de combattre l'incendie. Alors, pendant 3 heures et demie personne ne savait quoi faire.

M. Benson: Nous n'avons jamais eu de programme général d'éducation visant à apprendre aux services d'incendie partout au pays comment combattre ce genre d'incendie. Lorsqu'il y a un accident ou lorsque nous en sommes informés, nous envoyons sur les lieux un expert sur les produits chimiques en cause. C'est ce qui s'est passé à Mississauga. Nos gens se sont rendus sur les lieux très rapidement, le plus rapidement possible, et ont informé les gens sur les produits chimiques en cause. Il serait certainement utile pour les services d'incendie de recevoir une formation sur la meilleure façon de combattre divers incendies causés par des produits chimiques, mais je ne pense pas que la Commission canadienne des transports soit en mesure d'offrir cette formation.

M. Turner: Le porte-parole du Canadien Pacifique, M. Morris, a déclaré:

Dans des conditions normales, les directeurs de la Commission nous disent que le produit chimique n'est pas explosif, mais qu'il s'enflamme s'il vient en contact avec l'air et l'humidité.

Et un peu plus loin dans l'article, il dit:

Ils doivent communiquer avec l'Alabama au sujet de ce problème. Les experts de l'Alabama nous ont averti de ne pas utiliser d'eau à moins d'avoir une capacité suffisante de 50,000 gallons.

Le petit service d'incendie n'avait pas cette capacité, il y a donc eu quatre explosions et il a fallu évacuer des gens. En fait, l'accident de Mississauga ne nous a rien appris.

M. Benson: D'abord, pour autant que je me souvienne, il ne s'agit pas de la même explosion qui s'est produite lors de l'accident de Mississauga. J'ignore quel est l'article que vous semblez citer. Si vous voulez me le passer, je serais ravi de . . .

Je ne peux pas cependant vous expliquer les faits si vous vous contentez de faire une déclaration sans me donner la possibilité de l'étudier.

M. Turner: Pourquoi n'avez-vous pas établi un service que l'on pourrait appeler . . .

M. Benson: Je ne puis établir de service, nous avons une commission.

[Text]

Mr. Turner: ... that somebody can call as soon as an accident happens and get the information? Nobody seems to know, according to ...

Mr. Benson: Earlier, on, I said that we would be very pleased to do this, if people would give us the personnel with which to do it.

Mr. Turner: But that does not answer the question. We are going to have a serious tragedy before we move.

Mr. Benson: Oh, no, but we ...

Mr. Turner: It does not cost that much money to set up a bureau where the fire chief, or somebody, can contact somebody so that he can find out what to use in these derailments. It does not matter whether it is on the highway or the railroads.

Mr. Benson: First of all, when a fire, or an accident, or an explosion takes place, the railways immediately take steps to call in experts with regard to the chemicals involved, I am informed.

Mr. Turner: Why the delay?

Mr. Benson: They inform us.

Mr. Turner: Why the delay of three hours and thirty minutes? Nobody can figure that out.

Mr. Benson: I really do not know. I do not know of the particular case you have in mind. If you would give it to me, or give me the information, I would look into it and find out for you.

Mr. Turner: Because it is unbelievable. We have a big spill at Mississauga and we have one almost a year later, and we have learned nothing.

Mr. Benson: It is a different kind of chemical, and I would not say we have learned nothing. There are a tremendous number of dangerous commodities moved. One thing that was said, that if you can solve the problem of moving the dangerous commodity that was involved in the accident in Mississauga, you will solve all the rest, is not the case. As a matter of fact, one of our commissioners, and a group of people within the commission, spend a great deal of time looking at dangerous commodities, indeed, there is a red book, which must have about 500 pages in it, describing the problems with respect to various dangerous commodities and the regulations in this regard. I would be pleased to provide you with a copy ...

Mr. Turner: I have a copy.

Mr. Benson: ... and every fire department, if they want a copy of it. But, it ...

Mr. Turner: That is not the answer.

Mr. Benson: ... is not a matter of 25 minutes to get through the book.

Mr. Turner: That is not the answer. The answer is for somebody to call somebody in your department, or somebody in Toronto and say, what do you use? Somebody should have the answer at his fingertips. There should be no delay in a serious thing like this.

Mr. Benson: There is a 24-hour answering service at Transport Canada, and they will get in touch with us immediately, if

[Translation]

M. Turner: ... un service que l'on pourrait appeler pour obtenir des renseignements dès qu'un accident se produit. Personne ne semble savoir ...

M. Benson: J'ai dit tout à l'heure que nous procéderions volontiers de cette façon si on nous donnait le personnel voulu.

M. Turner: Mais cela ne répond pas à la question. Vous allez voir qu'il se produira un grave accident.

M. Benson: Mais, non, nous allons ...

M. Turner: Cela ne coûte quand même pas grand-chose d'établir un bureau auquel le chef de la brigade des pompiers ou quelqu'un d'autre peut s'adresser en cas de déraillement ou d'accident de la route.

M. Benson: Tout d'abord, en cas d'incendie, d'accident ou d'explosion, les chemins de fer prennent immédiatement des mesures pour faire venir sur place des spécialistes qui connaissent les produits chimiques en cause. C'est ce qu'on me dit.

M. Turner: Pourquoi alors y a-t-il un tel retard?

M. Benson: Ils nous renseignent.

M. Turner: Pourquoi alors doit-on attendre trois heures et demie? Personne ne peut expliquer un tel retard.

M. Benson: Je ne sais pas. Je ne connais pas le cas dont vous parlez. Si vous pouviez me préciser le cas, je me renseignerais et je vous mettrais au courant.

M. Turner: C'est absolument incroyable. Nous avons eu un grand déversement à Mississauga. Nous en avons un presque chaque année et pourtant nous n'avons encore rien appris.

M. Benson: Il s'agit de produits chimiques de nature dangereuse. De plus, je ne dirais pas que nous n'avons rien appris. Il y a toutes sortes de produits dangereux qui circulent. Dire, comme on l'a fait, que si l'on peut régler les cas des produits dangereux comme ceux qui étaient en cause dans l'accident de Mississauga, tout serait réglé c'est tout à fait faux. En fait, un de nos commissaires et un groupe de membres de la commission ont passé beaucoup de temps à étudier la question des produits dangereux et ont établi un livre rouge de 500 pages, décrivant les problèmes que l'on peut rencontrer dans le cas de différents produits dangereux et les règlements s'y rapportant. Je pourrais même vous en faire parvenir un exemplaire.

M. Turner: J'en ai déjà un.

M. Benson: ... on pourrait en offrir un à toutes les casernes de pompiers, s'ils le désirent. Cependant ...

M. Turner: Ce n'est pas la solution.

M. Benson: ... ce livre, cependant, ne se lit pas en 20 minutes.

M. Turner: Ce n'est pas la solution. La solution, c'est de pouvoir téléphoner et s'adresser à quelqu'un de chez-vous ou à quelqu'un à Toronto pour savoir comment s'y prendre. Quelqu'un, bien sûr, qui aurait la réponse à sa disposition. Il ne devrait pas y avoir de retard dans des cas aussi graves que celui-là.

M. Benson: Il y a un répondeur automatique qui fonctionne 24 heures par jour à Transport Canada. Ce ministère entrera

[Texte]

somebody phones Transport Canada and they require expertise that we happen to have in our commission.

Mr. Turner: You tell me why we have to phone Alabama? That is down in the United States, a foreign country. It does not add up, you know. We have learned nothing.

Mr. Benson: I have never . . .

Mr. Turner: I disagree with you.

Mr. Benson: A disagreement between you and me is not something that is new.

Mr. Turner: I think we had all better smarten up, in the railways and the CTC and the Department of Transport, before something very serious . . . We have been lucky, and our luck is going to run out one of these days.

Mr. Benson: I agree with you that dangerous commodities are a real problem in Canada, in the United States, in all western countries where they are shipped, indeed, everywhere in the world where they are shipped. One can never stop trying to proceed with better methods of handling them and moving them from place to place.

Mr. Turner: Sir, there are apparently two vacancies in the commissioners' sector of the Canadian Transport Commission. A vacancy that has not been filled is one, and there is a resignation pending by a member from Alberta. Can you tell me when these vacancies are going to be filled?

Mr. Benson: It really is not possible for me to tell you that. The appointments are made by the Governor in Council, as you know. One of the vacancies has been available for filling for quite some time now over a year. Before it became a vacancy, the Minister of Transport was informed of the vacancy, and the government has been informed of the vacancy that is coming up, indeed, there are two more terms that run out this coming year, which information also has been given to the government.

The Chairman: Three minutes, Mr. Turner.

• 1050

Mr. Turner: Are you aware that the Grain Transportation Authority required funding to experiment with approximately 20 ballast cars by equipping them with fibreglass plastic domes, to transport grain instead of using hopper cars? The Grain Transportation Authority has never been allowed to proceed with this experiment, because certain administrators do not want these ballast cars used in that manner. How can we insist that the possibility of using 1,600 ballast cars be pursued and used for the purpose of the delivery of grain?

Mr. Benson: Mr. Green might be able to answer.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. Green: The commission was approached for our thoughts on the possibility of using the plastic covers, or ghe fibreglass covers, on ballast cars and we saw no problem with it. It is out of our hands now.

[Traduction]

en contact avec nous immédiatement si quelqu'un a besoin des experts-conseils dont nous disposons à la Commission.

M. Turner: Pouvez-vous alors me dire pourquoi on a besoin de téléphoner en Alabama, aux États-Unis, donc en pays étranger? Cela n'a aucun sens. Nous n'avons rien appris, je vous dis.

M. Benson: Je n'ai jamais . . .

M. Turner: Je ne suis pas d'accord.

M. Benson: Un désaccord entre vous et moi, ça n'a rien de nouveau.

M. Turner: Il faudrait quand même que les chemins de fer, la CTC et ministère des Transports commencent à prendre les choses au sérieux avant que quelque chose de grave n'arrive. Nous avons eu de la chance, mais il est sûr et certain que cela ne durera pas toujours.

M. Benson: Je suis d'accord avec vous, le transport des produits dangereux pose un véritable problème au Canada, aux États-Unis, dans tous les pays occidentaux, en fait dans le monde entier. On ne cessera jamais d'élaborer de meilleures méthodes de manutention et de transport de ces produits.

M. Turner: Deux postes de commissaires de la Commission canadienne des transports sont apparemment vacants. En fait, il s'agit d'un poste vacant et d'une démission, celle d'un membre de l'Alberta. Pouvez-vous nous dire quand ces deux postes seront comblés?

M. Benson: Je ne pourrais vous le dire. Les nominations sont faites par le gouverneur en conseil, vous le savez bien. Un de ces postes est vacant depuis quelque temps, en fait depuis plus d'un an. Le ministre des transports avait été informé de l'imminence de cette vacance et le gouvernement a été informé du deuxième poste qui sera bientôt vacant. En fait, deux autres postes deviendront vacants l'année prochaine, ce dont nous avons d'ailleurs informé le gouvernement.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Turner.

M. Turner: Savez-vous que l'administration du transport des grains a demandé des fonds pour procéder à des essais faisant intervenir une vingtaine de wagons de terrassement équipés de dômes en plexiglas, wagons qui remplaceraient les wagons-trémies actuels. L'administration du transport des grains n'a jamais donné le feu vert à cette expérience étant donné que certains administrateurs ne veulent pas que ces wagons-là soient utilisés de cette façon. Comment pouvons-nous insister pour que l'on puisse utiliser 1,600 de ces wagons pour le transport des grains?

M. Benson: M. Green pourra peut-être répondre à votre question.

Le président: Monsieur Green.

M. Green: On nous a demandé ce que nous pensions de wagons de terrassement à dômes en plastique pour le transport des grains. Nous avons répondu qu'à notre avis que cela ne

[Text]

Mr. Turner: Who is holding it up?

Mr. Green: I do not have a clue.

Mr. Turner: Your western division is located in less than satisfactory temporary quarters. Is it correct that the Department of Public Works is not responding to your request, especially in the Saskatoon area?

Mr. Benson: They are in the process of moving into better accommodation. It has taken a long time, but they are in the process of getting into somewhat better accommodation.

The Chairman: Thank you. Oh, sorry; go ahead, Mr. Benson.

Mr. Benson: I was simply going to comment that accommodation may be a problem in western Canada, but the more important problem in my mind is staffing the western Canada office and getting authorization to provide people out there. Presently, we have no increased staff for it, we have to move people out of here. If you have people operating in Saskatoon, and people operating in Ottawa, one can theoretically say, well, one person in Saskatoon can do the same job as one person in Ottawa, but there has to be enough work out there, in a particular area, to take up that person's time completely, and there is the travelling back and forth, and so on. So, you just do not get all the work done by taking 25 people or 50 people from here, moving them there, and hoping that they will be as productive as if they were all in one place—be it out west or be it here.

The Chairman: Following our usual custom, the opening questioners have been given 20 minutes. I would ask subsequent questioners to try to limit themselves to about 15. Our next questioner is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, I wonder if you could bring me up to date on where we stand with the issuing of a permit for the Sherbrooke-MacGregor overpass. I realize that the Rosebrook House Inc. in Winnipeg went to court to stop you from issuing the permit to allow the City of Winnipeg to build the Sherbrooke-MacGregor overpass. Could I have an update on where we stand on that?

Mr. Benson: Perhaps I could let Mr. Ralph Gray answer this question.

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. R. L. Gray (Director, Standards and Development Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission): I believe it is in the hands of the Railway Transport Committee now and there should be a decision shortly on it.

Mr. McKenzie: You say it is in whose hands?

Mr. Gray: It is in the committee's hands for a decision.

Mr. Benson: That is the commissioners—to make a decision.

The Chairman: It is a committee of the Transport Commission.

Mr. McKenzie: That has nothing to do with the House of Commons committee?

Mr. Benson: Oh, no, no, it is in the hands of our committee.

[Translation]

posait aucun problème. L'affaire n'est plus entre nos mains à l'heure actuelle.

M. Turner: Alors, qui met des bâtons dans les roues?

M. Green: Je n'en ai aucune idée.

M. Turner: Votre division de l'ouest est installée dans des locaux peu commodes à l'heure actuelle. Est-il exact que le ministère des Travaux publics ne donne pas suite à votre demande, particulièrement dans la région de Saskatoon?

M. Benson: Notre personnel est en train de déménager dans de meilleurs locaux. Cela aura pris du temps, mais on sera bien accommodé.

Le président: Merci. Je vous en prie monsieur Benson.

M. Benson: J'allais justement dire que la question des locaux est peut-être un problème dans l'ouest du Canada, mais le problème le plus important à mon esprit est la question de la dotation des bureaux de cette région. À l'heure actuelle, l'effectif n'a pas augmenté et notre personnel doit être amené d'Ottawa. Il faut évidemment qu'il y ait suffisamment de travail dans l'Ouest pour occuper ces gens-là à plein temps. On ne peut pas faire le travail en prenant tout bonnement 25 ou 50 personnes ici, en les envoyant dans l'Ouest et en espérant que la productivité sera aussi bonne que si tout le monde travaillait au même endroit, qu'il s'agisse de l'Ouest ou d'Ottawa.

Le président: Comme d'habitude, les premiers à prendre la parole disposent de 20 minutes, les suivants devront se limiter à ¼ d'heure. Je donne la parole à M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Où en sommes-nous à propos du permis de construction du viaduc Sherbrooke-MacGregor. Si je comprends bien, Rosebrook House Inc. de Winnipeg a intenté un procès pour vous empêcher d'émettre le permis de construction de ce viaduc à la ville de Winnipeg. Où en sont les choses?

M. Benson: Je préfère demander à M. Ralph Gray de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Gray.

M. R. L. Gray (directeur, normes et perfectionnement, comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): Le comité des transports ferroviaires étudie la question à l'heure actuelle et une décision devrait être prise incessamment.

M. McKenzie: Qui étudie la question?

M. Gray: Le comité.

M. Benson: Les commissaires... ceux qui doivent décider.

Le président: Il s'agit d'un des comités de la Commission des transports.

M. McKenzie: Cela n'a rien à voir avec les comités de la Chambre des communes?

M. Benson: Mais non, il s'agit de notre comité à nous.

[Texte]

Mr. McKenzie: I am not familiar with this committee.

Mr. Benson: The way decisions are made in the commission, the way the commission is divided, is that we have a Railway Transport Committee, an Air Transport Committee and a Water Transport Committee, we have a Motor Vehicle Transport Committee, a Commodity Pipeline Transport Committee, and one or two others. Commissioners sit on more than one of these committees, generally speaking. Decisions made with respect to rail matters are generally made by the Railway Transport Committee, that is, the commissioners on the Railway Transport Committee. What is being indicated is that the question is now in the hands of the commissioners to make a decision.

Mr. McKenzie: They are connected with the Canadian Transport Commission?

Mr. Benson: Oh, yes, they are all CTC.

Mr. McKenzie: All right, that clears it up for me. Has the case been finalized in court? Has the court stopped you from issuing a permit to the City of Winnipeg for the building of the overpass?

Mr. Gray: I do not believe so.

Mr. McKenzie: The last report I had on it out of Winnipeg was on October 7, and I have not heard any more since.

• 1055

You have not been notified by the court as to whether you can issue the permit? Have you had an injunction against you or a legal action taken against you to stop the issue?

Mr. Gray: Not to my knowledge, no.

Mr. McKenzie: Well, why do not you issue it?

Mr. Gray: I believe it is in the hands of the commissioners now, with the Railway Transport Committee.

Mr. McKenzie: Are any of them here, who could fill us in?

Mr. Benson: If it is in front of the committee, it means that they have the documentation and they will deal with it in a current agenda.

Mr. McKenzie: Do you know that this delay is costing the City of Winnipeg \$7,000 a day?

Mr. Benson: It is quite possible. I cannot say that they will deal with it tonight—as a matter of fact, I will have to find out the stage of the particular matter before the committee then I will report back to you. We do not hold up decisions if we can possibly facilitate them.

Mr. McKenzie: Yes, but what I do not understand . . .

Mr. Benson: We do not have trouble getting commissioners together, this is one of the reasons for having the number of commissioners we have, so that we can move them in, if there is somebody away or something. Every week that committee meets.

[Traduction]

M. McKenzie: Je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Benson: La Commission canadienne des transports comporte divers comités, le comité des transports par chemin de fer, le comité des transports aériens, le comité des transports par eau, le comité des transports par véhicules à moteur, le comité des transports par pipe-line de denrées, et quelques autres. Les commissaires siègent à plus d'un de ces comités, de façon générale. Les décisions se rapportant aux chemins de fer sont généralement prises par les commissaires siégeant au comité des transports par chemin de fer. En pareil cas, ce sont ces commissaires qui doivent décider.

M. McKenzie: Ont-ils quelque chose à voir avec la Commission canadienne des transports?

M. Benson: Bien sûr, ils sont tous membres de la Commission.

M. McKenzie: Cela éclaircit les choses. Le tribunal a-t-il rendu son jugement? Vous a-t-il empêché d'accorder un permis à la ville de Winnipeg en vue de la construction du viaduc?

M. Gray: Je ne crois pas.

M. McKenzie: Je n'ai plus eu de nouvelles de Winnipeg à ce sujet depuis le 7 octobre.

Le tribunal ne vous a pas laissé savoir si vous pouviez émettre le permis? Une injonction a-t-elle été émise contre vous, ou toute autre action juridique à cet effet?

M. Gray: Pas à ma connaissance.

M. McKenzie: Alors pourquoi n'accordez-vous pas le permis?

M. Gray: Je crois que la question est entre les mains des commissaires du comité des transports par chemin de fer à l'heure actuelle.

M. McKenzie: Certains d'entre eux sont-ils ici?

M. Benson: Quand la question est à l'étude au comité, cela signifie que les commissaires ont toute la documentation voulue et étudieront la question au cours de leur prochaine séance.

M. McKenzie: Savez-vous que ce retard coûte \$7,000 par jour à la ville de Winnipeg?

M. Benson: C'est bien possible. Je ne pourrais pas dire que les commissaires vont s'occuper de cette question ce soir-même. En fait, il faudra que je me renseigne pour savoir où en sont les choses actuellement, après quoi je pourrai vous faire rapport à ce sujet. Nous ne temporisons pas quand nous pouvons faire vite.

M. McKenzie: Oui, mais ce que je ne comprends pas . . .

M. Benson: Nous n'avons jamais de mal à rassembler les commissaires, c'est une des raisons pour lesquelles nous avons le nombre de commissaires que nous avons, afin que les absents puissent toujours être remplacés. Le comité se réunit chaque semaine.

[Text]

Mr. McKenzie: What I do not understand is that the permit was issued and then it was stopped by this Rosebrook House Inc. You agreed to issue it some time ago, so what I would like to find out is what is causing the delay, and I would like to find out...

Mr. Benson: I will find out and have someone get back to you today on it.

Mr. McKenzie: I would appreciate that. There are two bridges under weight restrictions, the Arlington Bridge and the Salter Bridge, and the information I have is that they are going to have to be closed down in about a year and a half. As I mentioned earlier, it is costing the City of Winnipeg \$7,000 a day because of the delay. I realize that you are not to blame for this. It was the Minister of Employment and Immigration, Mr. Axworthy, who interfered in this permit originally and had it stopped, because he was pressing for rail relocation. It has really caused the province and the city a tremendous number of problems. Nobody is opposed to rail relocation if there are, as you mentioned a few minutes ago, hundreds of millions of dollars lying around to hand out to cities and railroads and everybody else for rail relocation. This is a direct fault of a minister in the present government, this delay, and he is costing the City of Winnipeg a tremendous amount of money. I would certainly appreciate hearing from you today.

Mr. Benson: All I can do is say that as far as where the commission stands on the matter is concerned, you will know that today, I will have somebody get in touch with you today. With respect to the activities of ministers, or anybody else in the government, or in the opposition, I really cannot make any comment on that.

Mr. McKenzie: I would appreciate hearing today. That is all I have. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. The next questioner is Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I would like to refer to the earlier questions asked by Mr. Mazankowski in relation to the policy-making role of the CTC and its leadership, or lack of leadership—and that is not in a pejorative sense. I will take two specific examples. The first example is the Nordair situation. Here is a case of an airline that is now fully owned, or mostly owned, by Air Canada. There is a Cabinet decision that will be taken shortly to determine who is going to be the purchaser of Nordair. The Cabinet will decide. Under the National Transportation Act, pursuant to Section 27, and under the Aeronautics Act, the CTC will conduct a hearing, because there is a transportation undertaking that has bought another transportation undertaking. You will have a hearing to issue a license. How can the CTC, or can it, make any other decision than that of the Cabinet, when, as you said earlier on, the CTC decision is appealable to Cabinet?

Mr. Benson: I would agree with you. If the government says somebody is going to operate this particular airline and then they apply to us for the right to operate it—or to acquire it, in this case, because it is a bunch of authorized stops that the airline has, the routes are already authorized—and we refuse it, which we have the power to do, theoretically, under the act,

[Translation]

M. McKenzie: Ce que je ne comprends pas, c'est que le permis a été émis, puis il y a eu le procès intenté par Rosebrook House Inc. Vous étiez d'accord pour émettre le permis il y a quelques temps. Ce que je voudrais bien savoir, c'est la raison qui pourrait motiver pareil retard.

M. Benson: Je vais me renseigner et je vous le ferai savoir aujourd'hui.

M. McKenzie: J'en serais ravie. Les deux ponts existant à l'heure actuelle ne peuvent supporter le poids de la circulation, le pont Arlington et le pont Salter et d'après ce que l'on me dit, ils faudra les fermer dans un an et demi environ. Comme je viens de le dire, ce retard coûte \$7,000 par jour à la ville de Winnipeg. Je me rends bien compte que ce délai n'est pas votre faute. C'est le ministre de l'Emploi et de l'Immigration, M. Axworthy, qui s'est opposé au permis parce qu'il était en faveur d'un déplacement des voies. Tout cela a causé pas mal de problèmes pour la ville et la province. Personne ne s'oppose au déplacement des voies pourvu qu'il y ait les fonds nécessaires. Je vous saurais gré de me donner une réponse aujourd'hui.

M. Benson: Nous saurons aujourd'hui où en sont les choses pour ce qui est de la commission et je vais demander à quelqu'un de se mettre en rapport avec vous aujourd'hui également. En ce qui concerne les activités des ministres, ou de quiconque dans le gouvernement ou dans l'opposition, je ne puis évidemment faire aucun commentaire à ce sujet.

M. McKenzie: Je serais bien content d'avoir des nouvelles dès aujourd'hui. Je n'ai plus d'autres questions à poser. Merci.

Le président: Merci monsieur McKenzie. Au suivant, Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président. Je vais revenir à la question posée tout à l'heure par M. Mazankowski et portant sur l'élaboration des politiques au sein de la CTC, ainsi que sur le leadership de cet organisme ou sur le manque de leadership, et sachez que cela n'a rien de péjoratif. Je vais prendre deux exemples précis. Tout d'abord, la situation de Nordair. Il s'agit là d'une entreprise de navigation aérienne entièrement ou presque aux mains d'Air Canada. Le Cabinet doit prendre sous peu une décision quant au choix d'un acheteur de cette compagnie. Aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, et de la Loi sur l'aéronautique, la CTC devra procéder à une audience publique étant donné qu'un transporteur veut acheter un autre transporteur. À la suite de cette audience publique, un permis sera émis. La CTC peut-elle rendre une autre décision que celle du Cabinet en la matière étant donné que, comme vous l'avez dit précédemment, on peut en appeler de la décision de la CTC au Cabinet?

M. Benson: Je suis d'accord avec vous. Le gouvernement doit rendre sa décision quant à la compagnie qui exploitera cette entreprise-là. Ensuite, il présentera une demande de permis d'exploitation ou d'acquisition. En théorie la loi nous donne le droit de refuser l'autorisation, le permis. Si nous empêchons Air Canada d'acquiescer cette entreprise, le gouver-

[Texte]

if we refuse to allow the acquisition the government has the power to turn around and direct the commission to accept the application.

• 1100

Mr. Deniger: The power of the minister, or the Cabinet, to direct was exercised this year, in February or January, for the northern Quebec, eastern and northern Ontario routes, I think by the previous minister. So, basically, you have that precedent.

Mr. Benson: The precedent has always . . .

Mr. Mazankowski: We demonstrated leadership.

Mr. Benson: The precedent is always there, of course. There have been lots of precedents.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, because of the Bank Act, the House is sitting at 11 o'clock and that is why the bells are ringing.

The second leadership role in policy-making that I would like to discuss is the CTC STOL application decision. The CTC decided, as far as I am concerned, two things: One, they basically said that they thought the service was a good service, but because of lack of direction from the Minister of Transport and because of the opposition of the City of Toronto they turned down the STOL application at this time.

Mr. Mazankowski: That will change now.

Mr. Deniger: There is now a new mayor, but that is not the point. The point of the decision that I found interesting, which has been commented on by one of the applicants, I will quote:

. . . as a major step towards deregulation of the Canadian airline industry . . .

Is that, in your view, where the airline industry is going, towards deregulation? If that is the case, is it the role of the CTC basically to take the initiative in such a step?

Mr. Benson: First of all, I do not see that this particular application and how it was dealt with is a move towards deregulation. Basically, what has been said is that we have a group of people who applied; we have heard their application, we think there is some justification for the flights. The government is going to have to provide a tremendous amount of infrastructure. If the government decides that it is going to provide the infrastructure, then we will take written submissions from the other people and rapidly make a decision as to which one should get it. But one of the problems you have is, which comes first? The chicken or the egg? Does the government build the infrastructure and then people apply to us, or do people apply to us and then the government builds the infrastructure? We simply said, in this case, there is a substantial amount of money involved; if the government is going to spend it they must make that decision before we can make the decision as to who flies it—that is in this particular case.

Speaking generally, with respect to deregulation, I do not think we have really taken a leadership role in this regard,

[Traduction]

nement a le droit de renverser la décision et d'obliger la commission à accepter la demande.

M. Deniger: Le ministre ou le Cabinet s'est arrogé ce pouvoir en janvier ou en février pour les lignes du nord du Québec, de l'est et du nord de l'Ontario. Je crois qu'il s'agit de l'ancien ministre. Un précédent existe donc en la matière.

M. Benson: Le précédent . . .

M. Mazankowski: Nous autres, nous avons fait preuve de leadership!

M. Benson: Il y a toujours un précédent, il y en a beaucoup d'ailleurs.

M. Deniger: Monsieur le président, la Chambre siège à 11 h 00 pour étudier la Loi sur les banques et c'est la raison pour laquelle on entend la sonnerie.

Je vais maintenant aborder la question de la décision de la CTC en ce qui concerne la demande portant sur l'ADAC. Si je comprends bien, la CTC a décidé deux choses en la matière: tout d'abord, elle a dit qu'à son avis il s'agissait d'un bon service, mais qu'étant donné le manque d'orientation du ministre des Transports à cet égard et l'opposition de la ville de Toronto, la demande avait été refusée.

M. Mazankowski: Cela va changer.

M. Deniger: Évidemment, il y a un nouveau maire qui a été élu, mais là n'est pas la question. Un des demandeurs a attiré l'attention sur un point en particulier de la décision. Voici:

. . . une mesure importante en vue de la déréglementation de l'industrie canadienne de la navigation aérienne.

Croyez-vous que c'est dans ce sens-là que cette industrie s'engage la déréglementation? Si tel est le cas, la CTC devrait-elle prendre l'initiative d'une mesure pareille?

M. Benson: Tout d'abord, je ne vois pas comment une telle demande et la façon dont on l'a traitée pourrait être interprétée comme allant dans le sens de la déréglementation. Ce qui s'est passé, c'est ceci: un groupe de personnes a présenté une demande. Nous l'avons entendue. Nous croyons que les trajets se justifient dans une certaine mesure. Le gouvernement devra cependant fournir le gros de l'infrastructure. Si le gouvernement décide d'aller de l'avant, nous demanderons des instances écrites afin de rendre une décision quant au choix d'un exploitant. Cependant, il faut se demander qui doit venir en premier? Le gouvernement doit-il aménager l'infrastructure, et devons-nous recevoir les demandes ensuite ou bien doit-on nous présenter des demandes pour que le gouvernement puisse aménager ensuite l'infrastructure? Dans ce cas-ci, nous avons dit qu'un montant important d'argent était en cause. Si le gouvernement veut dépenser pareilles sommes, il doit à notre avis prendre une décision à ce sujet avant que nous puissions décider quelle entreprise pourra exploiter le service. C'est du moins ce qui s'est passé dans ce cas-ci.

De façon générale, en ce qui concerne la déréglementation, je ne crois pas que nous ayons assumé un rôle de chef à cet

[Text]

although we have tended to allow competition where routes will bear competition in Canada. I have expressed some personal opinions in this regard—they are personal opinions, they are not opinions of the Air Transport Committee—that there are areas in Canada that can stand competition. This has pretty well been opened up, well, reasonably opened up and that is the main line across Canada when you get off that main line, and also into some other cities, you have to take into account the feeder aspects of the service as well as who is flying the service and what is going to happen to the passengers when they have a choice of taking an American airline, a British airline or a Canadian airline and they are booking the ticket in North Bay, or somewhere.

Mr. Deniger: At a recent IATA convention in Montreal, John Kenneth Galbraith, the well-known economist, said that in transportation competition was really not the solution.

Mr. Benson: That really surprised me, John Kenneth Galbraith—as a matter of fact, I heard this—who has been greatly in favour of the deregulation of industry, making this particular assertion. I think there may be truth both ways in it. Certainly, one cannot assume that deregulation in the United States, to the extent that they carried it out, has proven beneficial to anybody at this particular time. There are always other factors besides the regulation involved. But air fares in the United States are higher, generally, than air fares in Canada. All the airlines are losing money in the United States, the major airlines are losing money, and some of the areas that used to have airline service no longer have it. We have to look very carefully at deregulation in Canada, because unlike the United States, we do not have large population centres all over the place and we have to make sure that people get a reasonable service in areas where the population is smaller, which is not a problem they have.

• 1105

The Chairman: Might I ask a supplementary, Mr. Deniger?

Mr. Deniger: Go ahead, Mr. Chairman.

The Chairman: How much of that loss of service and loss of profit to the airlines might be due, Mr. Benson, to the use of improper equipment to service the particular routes that they have abandoned rather than the lack of passengers?

Mr. Benson: I think it is hard to weigh. There has been a reduction in the number of passengers; there has been an economic downturn worldwide, which is reflected in the figures in the United States; the cost of fuel has gone up substantially, which means that short-haul flights become very expensive and people start looking, strangely, to the automobile, because it is cheaper, even with the high price of fuel, than flying. There are a great many factors involved. I really do not think I can answer your question.

[Translation]

égard, même si nous avons permis la concurrence dans les cas où les lignes pouvaient la supporter. J'ai émis des opinions personnelles à cet égard, il ne s'agit pas d'opinions du comité des Transports aériens. J'ai dit qu'il y avait certaines régions du Canada où la concurrence est possible. Il s'agit de la grande société de transports aériens de notre pays. Quand on s'éloigne de cette ligne, dans d'autres villes également, il faut envisager l'aspect approvisionnements et services, il faut envisager les choses du point de vue de la compagnie et également des passagers qui auront le choix entre une ligne américaine, une britannique ou une canadienne.

M. Deniger: Au cours d'un récent congrès de l'IATA à Montréal, John Kenneth Galbraith, économiste renommé, a dit qu'en matière de transports la concurrence n'était pas vraiment la solution.

M. Benson: Cela m'étonne d'entendre John Kenneth Galbraith tenir pareils propos, alors que l'on sait qu'il était en faveur de la déréglementation de cette industrie. En fait, il y a des arguments pour et contre la déréglementation. On ne peut certainement pas dire que la déréglementation aux États-Unis faite comme elle l'a été, ait bénéficié à qui que ce soit. Cependant, il y a d'autres facteurs dont il faut tenir compte. Les tarifs aux États-Unis sont généralement plus élevés qu'au Canada et toutes les entreprises de navigation aérienne de ce pays perdent de l'argent. Dans certains endroits où il y avait des services aériens, on les a supprimés. Nous devrions y songer deux fois avant de faire de la déréglementation au Canada car nous n'avons pas partout des grands centres démographiques comme aux États-Unis et nous devons nous assurer que les gens qui habitent dans des régions moins peuplées sont desservis convenablement. Le problème n'existe pas aux États-Unis.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Deniger?

M. Deniger: Allez-y, monsieur le président.

Le président: Quelle est la proportion de pertes au point de vue service et au point de vue recettes que les compagnies d'aviation auraient pu subir, monsieur Benson, par suite de l'utilisation de matériel non approprié pour desservir ces lignes aériennes qu'elles ont abandonnées par rapport aux pertes subies par suite de manque de passagers empruntant ces lignes aériennes?

M. Benson: Je crois que c'est difficile à préciser. Il y a eu réduction du nombre des passagers et cette régression a été mondiale. On peut le constater d'après les chiffres aux États-Unis et, d'autre part, le prix du carburant a beaucoup monté, ce qui veut dire que les parcours sur courte distance sont devenus plus chers et les gens commencent à songer même si cela paraît étrange, à utiliser plutôt l'automobile malgré le prix élevé de l'essence. Donc, il faut tenir compte de toutes sortes de facteurs et je ne pense pas pouvoir répondre à votre question.

[Texte]

The Chairman: Is there not a fetish among the travelling public by-times, that unless you are flying by jet, you are not really flying?

Mr. Benson: There is some of this, undoubtedly. There are areas where the number of passengers indicates that you should be using, really, a nonjet aircraft, but once they have flown in a jet aircraft it is very difficult to get people ever to want to move to anything else, because of the speed factor.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Go ahead.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, I have to say that I really sympathize with the CTC when it has to deal with the air application licences of regional airlines, because I do not see how you now can really make a decision after the Cabinet reversed itself on the CP-EPA Halifax-Toronto decision. I know that you have two others from regional carriers to go to Toronto again. I do not know on what grounds you can make a decision. I sympathize with you on that, and until we have a specific and very regional airline policy, I do not really know how you will be able to cope. I think you will have automatic appeals to Cabinet. If I were counsel for one of the applicants, I would say, we will send it to Cabinet, anyway.

Two quick questions . . .

Mr. Benjamin: Send him the NDP policy.

Mr. Deniger: I do not know; I would love to see it, it is probably quite short.

Mr. Benson, CN is under the jurisdiction of the CTC; is CN Express regulated also by the CTC?

The Chairman: That is a good question, Mr. Benson.

Mr. Benson: It is a very interesting question. In fact, yes; in law, it is a debatable matter. It really involves a legal opinion, which I would not like to give. I have a legal opinion on the matter, it is not a conclusive opinion. It may be a matter that is coming very quickly, or sometime in the reasonable future, before the courts and I really would not like to indicate the CTC's position in this regard until it becomes necessary.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Our next questioner is Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of areas I would like to pursue. One of them has to do with the CTC's powers over branch line railroads in western Canada. I would refer specifically to the Miniota subdivision in central Manitoba of the CPR. I realize that it is a rather specific matter, but I can approach it, I think, in general terms, Mr. Chairman.

The line I am speaking about runs from Brandon west and north and terminates at Miniota. That line has never had a hearing. It has had an abandonment order on it since back in

[Traduction]

Le président: Est-ce qu'il ne court pas une espèce de légende parmi les voyageurs comme quoi, à moins de voyager par avion à réaction, on ne voyage pas réellement par avion?

M. Benson: Oui, cette idée existe. Cependant, il y a des parcours pour lesquels le nombre de passagers justifierait l'usage d'un appareil qui ne soit pas à réaction, mais une fois que les voyageurs se sont habitués aux avions à réaction, il leur est difficile d'accepter d'autres appareils, en raison de la vitesse.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Allez-y.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, je dois avouer que je sympathise avec le CCT qui doit s'occuper des permis pour les compagnies aériennes régionales, car je me demande comment vous pouvez maintenant prendre une décision alors que le Cabinet a renversé sa décision dans le cas de la ligne CP-EPA Halifax-Toronto. C'est que vous avez reçu à nouveau, pour Toronto, deux autres demandes de la part de transporteurs aériens régionaux. Je ne sais pas sur quoi vous vous basez pour prendre cette décision. Je ne sais pas comment vous résoudrez ces problèmes, avant qu'on ait établi une politique dans le domaine des lignes aériennes régionales qui soit précise. Je crois que maintenant on interjettera automatiquement appel auprès du Cabinet. Si j'étais l'avocat d'un de ces demandeurs, je dirais qu'on ne perdrait rien à envoyer la demande au Cabinet.

Je vais poser deux petites questions.

M. Benjamin: Envoyez-lui la politique établie par le NPD.

M. Deniger: Je n'en sais rien et je voudrais la voir. C'est probablement très court.

Monsieur Benson, le CN dépend du CCT mais est-ce que le CN express est aussi régi par le CCT?

Le président: C'est là une question vraiment pertinente, monsieur Benson.

M. Benson: Oui, cette question est certes fort intéressante. En fait, oui, mais au point de vue juridique, c'est discutable. Il faudrait obtenir un avis juridique et je ne voudrais pas être celui qui devra le donner. J'ai reçu un avis juridique à ce sujet et il n'est pas concluant. Il s'agit d'une question qui sera bientôt soumise aux tribunaux et je ne me permettrai pas de donner la position du CCT à ce sujet à moins, que cela ne soit absolument nécessaire.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Le suivant sur la liste est M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je vais poser des questions dans quelques domaines et je voudrais surtout savoir quels sont les pouvoirs du CCT dans le cas des embranchements ferroviaires dans l'ouest du Canada. Je veux parler du tronçon Miniota du CPR dans le Manitoba central. Je me rends compte que c'est une question fort précise mais je crois pouvoir la décrire de façon générale, monsieur le président.

Le tronçon ferroviaire dont je parle part de Brandon, vers le nord-ouest pour se terminer à Miniota. Il n'y a jamais eu d'audience au sujet de cette ligne. Or, je crois qu'en juillet

[Text]

July, 1978, I think, and it has subsequently been advanced twice. My concern is over the people in that area. It seems to me that rail lines—in fact, it is more than seems to me—in western Canada are very important to that area. The reason a lot of those towns were originally put in place was because of the railroad, and when you take the railroad out you really almost terminate the reason for the existence of a lot of those towns.

• 1110

It seems to me that the least the people of that area could expect would be to have a hearing. I have checked the regulations that you operate under and there are no specific instructions that say you must have a hearing. CTC, at its discretion, can abandon a line without a hearing, but it seems to me if we are going to comply with, and have any sort of cognizance of, our basic system in this country that says you are innocent until you are proven guilty, the people that are serviced by the line should at the very least be entitled to a hearing.

If the line goes ahead for abandonment now—and it is set for December 31—without a hearing, to my mind, and to a lot of peoples' minds, the people that line services are not ever going to have a chance to make their case for keeping the line. There will always be lingering doubts, and I think justifiably, about the fact that they had the railway taken away without anybody's having a chance to say why the railway should stay.

They have only heard one part of the case, and that is the railway's case that says the line should go. The producers, the people that line has serviced for a good long time, have never had a chance to say why they think that line should stay.

Mr. Benson: In dealing with the particular line, I have the schedule of hearings in front of me and what has been taking place with respect to branch lines in western Canada, and I do not . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I wonder while Mr. Benson is answering that question whether he might not table for the committee the schedule of branch lines applications for abandonment that are being considered, and append it to today's minutes?

Mr. Benson: Yes, I have here a list of scheduled hearings which I would be pleased to have attached. We generally do not abandon branch lines without hearings. I just have not got the information on this particular one. I will get it for you and get right back to you, but I do not have it now. I was going through the list here and I just do not see this one. But before we issue an order . . .

The Chairman: Is it the wish of the committee that that schedule be appended to this day's hearings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Benson: I will get the information for you immediately and be in touch with you.

[Translation]

1968, nous avons établi un décret d'abandon de cette voie et je crois qu'il a été invoqué par la suite à deux reprises. Ce qui m'inquiète c'est le sort des gens de cette région. Il me semble que la voie ferrée joue dans ces régions de l'ouest du Canada un rôle très important, parce qu'à l'origine les villes avaient été établies et s'étaient développées en fonction des chemins de fer. Si vous supprimez la voie ferrée, en fait vous supprimez la raison d'être de beaucoup de ces villes.

Il me semble qu'on devrait donner au moins la possibilité à ces gens de se faire entendre. J'ai examiné les règlements et il n'y a rien qui dit que le CCT doit procéder à une audience et il peut en fait abandonner une voie ferrée sans procéder à des audiences. Or, je prétends que si l'on veut respecter le principe fondamental qui régit notre droit c'est-à-dire que l'Ouest n'est pas coupable tant qu'on n'a pas prouvé sa culpabilité, et il faut tout au moins permettre à ceux que dessert cette voie ferrée, d'être entendus.

Si l'on veut immédiatement abandonner cette voie ferrée, et c'est prévu pour le 31 décembre, sans tenir d'audience, ces gens-là n'auront plus jamais l'occasion d'exposer les motifs pour lesquels ils veulent conserver cet embranchement. Donc, si personne n'a la possibilité de plaider pour le maintien de cette ligne, une fois qu'on l'aura supprimée, il restera toujours des doutes dans les esprits quand à savoir si cette mesure était justifiée.

Dans cette cause, on n'a entendu qu'une seule des parties, celle qui disait que la ligne devait être supprimée mais on n'a pas entendu les agriculteurs, les gens qui sont desservis par cet embranchement depuis bien longtemps car ils n'ont jamais eu la possibilité de dire ce qu'ils en pensaient.

M. Benson: Dans le cadre de cette affaire, j'ai ici le programme des audiences mais pour ce qui est des abandons d'embranchements dans l'ouest du Canada, je ne sais pas . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je me demande si M. Benson, pour répondre à la question, ne pourrait pas déposer au comité, ce programme de demandes d'abandon d'embranchements envisagé afin que nous puissions l'annexer au procès-verbal.

M. Benson: Oui, j'ai ici une liste des audiences et des dates prévues et je veux bien le déposer. D'habitude nous n'abandonnons pas un embranchement sans tenir d'audience. Cependant je n'ai rien au sujet de cet embranchement-là et je vais donc vous obtenir les détails que je vous remettrai car je n'ai rien ici. En parcourant la liste, je ne trouve rien mais avant que nous émettions un ordre . . .

Le président: Le comité est-il d'accord pour qu'on annexe aux comptes rendus des séances d'aujourd'hui ce calendrier, ce programme?

Des voix: D'accord.

Le président: Allez-y.

M. Benson: Je vais donc immédiatement vous obtenir ces renseignements et je vous les passerai.

[Texte]

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I have a rather lengthy file in front of me that I have been working on, and the correspondence that I have had with the commissioners in Saskatoon indicates that they are not prepared to hold a hearing before the line is abandoned. I am in the process of trying to talk to the Minister of Transport to impress upon him, and I would also like to impress upon you, that to be fair to everybody involved every consideration should be given to that line so that the people have a chance to hold a hearing.

There are parts of the line that have never had a recommendation for abandonment outside of the Prairie Rail Action Committee, which a lot of people feel was a hatchet job in terms of some of the lines that they were going to get rid of. But the Hall Commission recommended that a good portion of the lines stay, so that that cannot really be considered.

There was some suggestion in the Hall Report, if you are familiar with it, that some of their hearings be considered in lieu of CTC hearings. There are 20 miles of that line that, on a bushel basis, would handle 100,000 bushel per mile per year, which is a fairly substantial handle. There are all kinds of lines that—It is a heavy line, sure, and I would very much impress upon the people in front of us today, Mr. Chairman, that every consideration be given, because time is short. When the line is going to be abandoned at the end of the year, there are pool elevators now that have said they are not willing to accept deliveries past November 30 in order that the elevators can be cleaned out by the end of this current calendar year.

You mentioned previously, Mr. Benson, that you were concerned about the CTC in Saskatoon not being fully utilized. Well, there is a case where there is a chance in western Canada to make use of the western section of the CTC to hold a hearing.

• 1115

Mr. Benson: What I said was not with respect to utilization; it was with respect to staffing. It is utilized fully. On the Miniota, Brandon to Crandall the rail orders to abandon have been issued. They are actually out.

Mr. Mayer: I am aware of that.

Mr. Benson: The matter would have to be reopened by the commission on notice to the railways before there could be a hearing in those particular cases. I am not familiar personally with the particular case involved, but I will undertake to take that up with the commissioners we have in western Canada today, if I can, or tomorrow and find out what is going on.

Mr. Mayer: I would certainly appreciate that. The fact is that the abandonment order is out. I am aware of that, but it has been issued without a hearing and that is the concern I and the people in that area have.

Along the same line of questioning, that line is 85-pound steel. The line is in precisely or almost the same kind of shape

[Traduction]

M. Mayer: Monsieur le président, j'ai ici tout un dossier auquel je travaille, avec la correspondance que j'ai entretenue avec les commissaires en Saskatchewan et cette correspondance indique qu'on ne veut pas tenir d'audience pour l'abandon de cette ligne. Je suis en train d'essayer de convaincre le ministre des Transports, et je voudrais aussi vous convaincre, que pour rendre justice à tous, il faudrait donner la possibilité à ces gens d'être entendus.

Pour certains tronçons de cette voie ferrée, on n'a jamais présenté de recommandation d'abandon, sauf de la part du Comité des développements ferroviaires des Prairies qui pour beaucoup de gens semble s'être donné pour mission de sabrer dans ces lignes. Or, la Commission Hall, elle, a recommandé qu'une grande partie de ces voies ferrées restent en place, par conséquent il n'y a pas d'audience possible dans le cas des voies ferrées qui resteront.

Le rapport Hall, a semblé proposer, si vous êtes au courant de ce rapport, de tenir certaines de ses propres audiences éventuellement à ce sujet plutôt que de tenir des audiences du CCT. Dans le cas d'un tronçon de 20 milles de cette voie ferrée, on pourrait transporter quelque 100,000 boisseaux par mille chaque année ce qui est assez important. Mais il y a toutes sortes de lignes ferroviaires qui... Dans ce cas-ci bien sûr, il s'agit d'une ligne fort active et je veux que tous ceux qui nous entendent ici soient bien convaincus qu'il est nécessaire de faire tout notre possible pour qu'il y ait des audiences car le temps nous manque. Si cette ligne doit être abandonnée à la fin de l'année, il y a déjà des silos qui nous ont fait savoir qu'ils n'accepteraient plus de livraisons après le 30 novembre car il leur faut vider et nettoyer leurs silos avant la fin de l'année civile.

Vous avez mentionné tout à l'heure, monsieur Benson, que vous pensiez qu'on n'utilisait pas à plein les services du CCT à Saskatoon. Voilà donc une cause qui permettrait dans l'ouest du Canada de faire travailler cette section ouest du CCT en lui faisant tenir une audience.

M. Benson: Il ne s'agissait pas d'utilisation, d'utilisation de la commission dans l'Ouest, mais de l'effectif, mais pour ce qui est de cette voie ferrée allant à Miniota, de Brandon à Crandall, les décrets d'abandon ont été émis.

M. Mayer: Oui, je sais.

M. Benson: Alors, il faudrait que l'affaire soit réouverte, sur l'avis des chemins de fer, avant qu'on puisse donner une audience. Je ne suis pas au courant de cette affaire, mais je vais la soumettre aujourd'hui ou demain aux commissaires que nous avons dans l'ouest du Canada.

M. Mayer: Je vous en saurais certainement gré. La difficulté c'est que l'ordre d'abandon a été émis mais qu'on n'a pas prévu d'audience et c'est ce qui inquiète les gens qui habitent dans cette région.

Dans le même ordre d'idées, je dirais que cette voie ferrée, au point de vue acier, est justement dans le même état, ou à

[Text]

that the upgrading process is giving to a lot of prairie branch lines. My concern and a lot of people's concern is that this type of line, if it is abandoned, is going to be torn up, and we do not know what is going to happen to us in this country in terms of fuel cost, in terms of the way we transport and move a lot of goods in the future.

I would like to know from the commission if there has ever been any consideration given to leaving some of those lines in place. They have been there for 85 years, or a good long period of time now, and simply to leave them in place without letting the railways tear them up for 10 years or some period of time, to have a chance to decide how we are going to move bulk materials in this country, may be worthwhile considering. I was wondering if you people had ever considered that when you let the railways stop running lines. Could there be some instructions given that the lines that are in the kind of shape that this particular line is in be, in fact, left intact for a period of time before the tracks are torn up?

Mr. Benson: Our position generally has been, and I think it is supported by law, that once we say a line can be abandoned we no longer have control over it. The railways can do as they see fit with the land—and not just the land, but with the rails as well. They can scrap it if they want to, once we have agreed to that.

But the other question that you raised with regard to a public hearing, the best I can undertake at this point is to take it up with the commissioners in the west who are carrying out these hearings. I will do that. By the first of the week I will be back to you.

Mr. Mayer: Would you, as a general principle, agree that a line should have a hearing on it before it is abandoned?

Mr. Benson: The question is that it has taken such a long period in western Canada holding hearings that we would normally have that you are down to a position where—we have had the Hall commission going around, and we have had our people investigating the thing previously, and now you are down to the stage where you have to move forward if you are ever going to move forward.

I think my general attitude would be that where there is a substantial amount of pressure from people to have hearings, even where it has been recommended by Hall that it be abandoned, we seriously consider having such a hearing, except if it is a piece in the centre of something that goes both ways; you might not want to have a hearing for that. You would have to have a hearing for the three of them. But generally I think we should listen to the public. That is our job, and if it is at all feasible and there is any chance of its changing the series of recommendations that have been made to date, we should look at it.

Mr. Mayer: I appreciate that answer, Mr. Chairman. I hope you will convey those kinds of sentiments to the commissioners in the west because I know the people in the area would very

[Translation]

peu près, que beaucoup des embranchements des Prairies qui ont été remis en état. Ce qui m'inquiète et ce qui inquiète beaucoup de gens, c'est qu'on va mettre à la ferraille ces rails-là alors qu'on ne sait pas quel est notre avenir dans le domaine des transports avec le coût de plus en plus élevé des carburants. Or, il se peut qu'on transporte par voie ferrée beaucoup de marchandises à l'avenir.

Je me demande si la Commission n'a pas songé à conserver certaines de ces voies ferrées. Ces voies ferrées sont là depuis 85 ans ou tout au moins elles sont là depuis pas mal de temps et on pourrait bien les laisser là dix ans de plus. Cela nous donnerait le temps de décider comment, à l'avenir, nous transporterons nos marchandises en vrac. Je me demande si vous songez à cela lorsque vous décidez d'abandonner des voies ferrées. Ne pourrait-on établir des directives qui permettraient de conserver des voies ferrées lorsqu'elles sont dans cet état pour une certaine période de temps avant de décider de les mettre au rancart?

M. Benson: De façon générale, notre point de vue, et il est appuyé par la loi, c'est qu'une fois que la ligne a été abandonnée, nous n'avons plus rien à dire à son sujet. Les chemins de fer décident de ce qu'ils vont faire des terrains et aussi des rails. Après que nous avons pris notre décision d'abandonner ces voies ferrées, les chemins de fer peuvent les mettre au rancart.

L'autre question que vous avez soulevée est celle de l'audience publique. Tout ce que je puis faire c'est de soumettre l'affaire aux commissaires qui se trouvent dans l'Ouest et qui s'occupent de ces audiences. C'est ce que je vais faire et je vous rendrai compte de la chose au début de la semaine prochaine.

M. Mayer: Est-ce que par principe, vous n'êtes pas d'accord pour dire qu'il faudrait qu'il y ait une audience chaque fois qu'on abandonne un embranchement?

M. Benson: La difficulté c'est que dans l'ouest du Canada les audiences prennent tellement de temps... et il y a eu cette Commission Hall qui faisait faire sa tournée aussi, et il y a eu nos représentants qui ont fait enquête... on peut dire que c'est le moment ou jamais de passer à l'action.

D'une façon générale, je considère que même dans le cas où la Commission Hall a recommandé l'abandon d'une voie ferrée, si nous constatons que les gens font beaucoup de pression pour obtenir des audiences, nous étudions très sérieusement la possibilité de tenir ces audiences, mais, lorsqu'il s'agit d'un tronçon de voie ferrée qui constitue le centre d'où partent des embranchements, il serait préférable de ne pas tenir une audience uniquement pour cette partie centrale mais pour les trois embranchements. En général, cependant, nous tenons compte de ce que nous indique le public; lorsqu'il y a un moyen d'apporter un changement aux séries de recommandations faites, nous devrions nous faire un devoir d'examiner la question.

M. Mayer: Je vous remercie de votre réponse, monsieur le président. J'espère que vous allez transmettre ce message aux commissaires dans l'Ouest, car je connais des gens dans la

[Texte]

much appreciate the opportunity to have a hearing. You mentioned you have to move forward with abandonment. I realize that some lines are going to have to go, but it seems to me that if you are going to move forward we should make sure of moving in the right direction. It also seems to me that one of the ways to ensure that is to hold hearings to give everybody an opportunity to make their case.

The Chairman: You have three minutes left.

• 1120

Mr. Mayer: The Mississauga derailment was referred to here this morning, and back almost a year ago—not quite, I guess—in March there was a derailment at MacGregor that involved vinyl chloride. To mind it had the potential to be every bit as serious as the one at Mississauga. The chemical involved was not quite the same and it happened in a rural area. Therefore it did not get quite the headlines. Subsequently there was a hearing that the CTC held. The report is just out. One of the concerns that I would have is that the inquiry into the MacGregor derailment was held by the CTC itself. Now, the CTC, in some of its responsibilities, is also part of the cleanup operation. They are part of the regulations being in force ahead of the accident.

Nobody plans accidents; they happen—that is the definition of an accident. I was wondering, in your mind is there any conflict of interest in the CTC in some cases—in this case, at least—in some aspects of investigating itself? I wrote a letter at the time to the Minister of Transport suggesting that Justice Grange's terms of reference were sufficiently wide that he could look at the MacGregor situation and get some ideas on rural derailments. I am wondering what your attitude in terms of the CTC holding hearings like this would be.

Mr. Benson: I think it depends on the circumstances. I think in this case the hearing was held by commissioners of the CTC who are not directly responsible for the operation of the safety branch of the Canadian Transport Commission. I think the decision that came out in that case was quite good, actually, and Mr. Justice Grange will have it. Well, he can read it if he wants to.

It is there, and some of the recommendations make a great deal of sense and, indeed, we have been following it up with the railways to make sure that the suggestions are adopted. One always has the question of investigation, and should we be looking at our own accidents. There is an act before parliament now, the Accidents Investigation Act.

This act would, in certain circumstances, assure that investigations which are presently carried out by the Ministry of Transport or by ourselves, where they have the safety regulation and where we have the safety regulation under certain circumstances, go to an independent board. I certainly have no objection to this happening, although I think some people do

[Traduction]

région qui voudraient bien avoir la possibilité d'assister à une audience. Vous avez dit qu'il fallait passer à l'action dans le cas de ces abandons, et je comprends qu'il y a des tronçons de voies ferrées qu'il va falloir supprimer, mais il ne faudrait pas non plus que nous empruntons dans notre ferveur la mauvaise voie... il me semble que pour s'assurer justement d'aller dans la bonne direction, nous donner la possibilité à tous de faire valoir leurs raisons.

Le président: Il vous reste trois minutes.

M. Mayer: Ce matin, on a mentionné l'affaire du déraillement de Mississauga qui s'est produit il y a presque un an, pas tout à fait je crois. En mars, nous avons eu un autre déraillement à MacGregor où était impliquée une cargaison de chlorure de vinyle. Pour tout dire, cet accident aurait pu être aussi grave que celui de Mississauga. Le produit chimique qu'il transportait n'était pas tout à fait de la même nature et cet accident a eu lieu dans une zone rurale et, par conséquent, n'a pas fait autant de bruit que le précédent. Par la suite, le CCT devait tenir une audience et le rapport vient de sortir. Ce qui m'inquiète dans ce cas-ci c'est que l'enquête sur l'accident de MacGregor a été menée par la CCT elle-même. Or, cette commission a parmi ses responsabilités, celle de s'occuper des opérations de nettoyage. Cela fait partie des règlements qui étaient en vigueur avant l'accident.

Personne ne compte sur des accidents... ils arrivent, c'est la définition même de l'accident. Je me demande donc si vous ne croyez pas que pour certains aspects de l'enquête elle-même, il n'existe pas des conflits d'intérêts pour la CCT, dans ce cas-ci, tout au moins? A l'époque, j'avais écrit au ministre des Transports pour lui signaler que le mandat du juge Grange était suffisant pour lui permettre d'enquêter au sujet de cet accident à MacGregor et pour se faire une idée de ce qui se passe dans le cas des déraillements qui se produisent dans les zones rurales. Dans cette optique, quelle est votre attitude dans le cas de la tenue de ces audiences par la CCT?

M. Benson: Je crois que tout dépend des circonstances. Je crois que dans ce cas-ci, les commissaires de la CCT qui avaient tenu leurs audiences n'étaient pas directement responsables des opérations de la direction de la sécurité des normes ferroviaires de la Commission canadienne des Transports. Je crois que dans cette cause, la décision a été bien prise et c'est le juge Grange qui doit l'avoir. Il peut la lire s'il le veut.

De toute façon, cette décision est là et on peut dire que certaines des recommandations sont très pertinentes et nous nous sommes assurés, auprès des chemins de fer, qu'on les avait suivies. Naturellement on peut toujours se demander si au cours des enquêtes nous devons le faire pour nos propres accidents. De toute façon, on a maintenant présenté au Parlement un projet de loi sur les enquêtes en cas d'accident.

Cette loi mettrait dans certaines circonstances de s'adresser à une commission autonome et pour des affaires qui sont actuellement traitées par le ministère des Transports ou par nous-mêmes et où sont impliquées des questions de réglementation de sécurité. Je suis tout à fait d'accord qu'on agisse ainsi, même si certains s'y opposent. Il ne s'agit pas d'objec-

[Text]

have objections. I am not talking about the Ministry of Transport, but outside of government.

There also is in my mind, in investigations, the danger that you never get down to a conclusion. It seems to me that every time you get into setting up something for one particular investigation, it takes such an awful long time to get through the evidence. People will go and present evidence, almost forever. Mississauga has been an example of this where the Royal Commission was set up rather promptly, but it just takes a tremendous amount of time to get through it.

There are very serious financial implications in that one vis-à-vis the one at MacGregor. It was up to the government what they did, but if one had added to Mr. Justice Grange the problem of looking at this particular matter, it would have again complicated the whole matter. One has, I think, to move as expeditiously as possible and yet get all the information in order to make decisions.

The Chairman: This will be your final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: One brief comment, Mr. Chairman. I attended some of the hearings of the CTC into the MacGregor derailment this past April in Winnipeg. One of the things that struck me about it—and that is why I asked the question if there was some conflict of interest there and obviously there is; it is a matter of assessing the degree of it and whether it is significant—is that while I was on the derailment site CTC inspector were there and CTC were also the people conducting the inquiry.

It seems to me that there was not a lot of, for lack of a better word, good will at the hearing. When that happens, I think you get people's backs up and you do not necessarily get the best information out of a hearing that you possibly could. Now, whether that is a result of the CTC being part of the accident procedure and also being a part of the hearing, I do not know. But that is something, I think, that needs to be borne in mind when we are looking at recommendations that come from a hearing like that.

• 1125

One last thing. The recommendations that came out were specifically aimed at CN because they were the people involved, but I am wondering what kind of co-operation you hope to have with the CP in bringing in some of the recommendations that were specifically aimed at the CN from this report.

Mr. Benson: If we move into safety regulations involving the matters in the recommendations of that hearing, they will apply equally to CP and CN.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

I want to come back to the Mississauga crash and pick up from Mr. Turner's comments, many of which I agree with. I can tell Mr. Benson, Mr. Chairman, that Mississauga happened in my riding so I have a very direct concern about it.

[Translation]

tions venant du ministère des Transports, mais de l'extérieur du gouvernement.

Il existe aussi un risque, dans le cas des enquêtes, c'est qu'on n'arrive jamais à établir une conclusion. Il me semble que chaque fois que nous établissons un organisme pour faire une enquête, il faut tellement de temps pour réunir les témoignages que la procédure se prolonge parfois indéfiniment. L'accident de Mississauga en est un bon exemple car on avait établi relativement vite une commission royale d'enquête et il a fallu tellement de temps pour faire cette enquête . . .

Dans le cas de l'accident de Mississauga, les répercussions financières étaient beaucoup plus graves que celles résultant de l'accident de MacGregor. C'est le gouvernement qui a pris la responsabilité de l'action, mais si on avait demandé aussi au juge Grange de s'en occuper, cela aurait encore compliqué toute l'affaire. Je crois qu'il faut agir le plus rapidement possible tout en cherchant à obtenir tous les renseignements nécessaires pour prendre une décision.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: J'ai quelques brèves remarques à faire, monsieur le président. J'ai assisté à Winnipeg en avril dernier à certaines des audiences du CCT dans l'affaire du déraillement de MacGregor. Ce qui m'a frappé dans cette affaire, c'est pourquoi j'ai posé la question de savoir s'il y avait dans ce cas conflit d'intérêts et de toute évidence il y en a un, c'est la façon dont on s'y prenait pour évaluer la gravité de l'accident. Car en effet, j'ai constaté que lorsque j'étais sur les lieux de l'accident, les inspecteurs du CCT y étaient aussi pour faire enquête.

D'après ce que j'ai constaté, on peut dire que lors de l'audience, on n'a pas fait preuve de beaucoup de bonne volonté, pour ne pas dire pire. Dans de telles circonstances, vous pouvez vous attendre à ce que les gens soient réticents et ne vous fournissent pas tous les renseignements auxquels on pourrait s'attendre. Je ne sais pas si cette situation résulte du fait que le CCT était parti à la procédure d'enquête de l'accident et aussi à l'audience; mais je crois qu'on doit tenir compte de ces choses-là lorsqu'on examine les recommandations qui sont faites à la suite d'une audience de ce genre.

En dernier lieu, nos recommandations présentées visaient tout particulièrement le CN, car c'était lui qui était concerné dans l'affaire, et je me demande donc, à la suite de ce rapport, quelle collaboration vous espérez obtenir du CP pour mettre en application ces recommandations.

M. Benson: Dans la recommandation formulée à la suite de cette audience, il est question des règlements concernant la sécurité; nos recommandations s'appliqueront aussi bien au CP qu'au CN.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

Partant des remarques présentées par M. Turner, que j'accepte en grande partie, je veux en revenir à la discussion de cet accident de Mississauga. Je puis assurer M. Benson que cet

[Texte]

When we were discussing Bill C-18 here, we spent a lot of time talking about the prevention of accidents like this, and I would like to explore that with you now. The bill, of course, also allows for reaction after an accident, but I would prefer to look at the preventive aspects of it. In my opinion that prevention is only going to happen if we get very, very aggressive both in a positive way, training people, and in a more negative way by implementing some pretty tough inspection procedures.

One of the things I like about the bill is that in theory—in theory—it allows for local authorities and provincial authorities to get involved in inspection, but at this point I am not very convinced that is going to happen. I think the local authorities and the provincial authorities are going to take advantage of the reactive aspects, the second half of the bill, not the inspection aspects or the prevention aspects.

I have written to the Minister of Transport asking him what he is doing in his area to be aggressive to prevent accidents, and I have also written and talked to the Minister of Environment. So I would like right now, in the same sense, to ask you to be as thorough as you can in telling me what you intend to do in your bailiwick to prevent accidents like this.

Mr. Benson: We are dealing with two things; first of all, a particular accident and I do not want to comment on the results of that. With respect to the implementation of what was Bill C-18, I have already undertaken to Mr. Turner to provide information as to what action we have taken and what action we contemplate taking with respect to that particular bill which has just recently become law.

I just do not have it off the top of my head. I will get the information. I have it in the commission and I will provide it to you. The Secretary of the Committee will have it and copies will be sent to you.

Mr. Fisher: All right. I do not want to go over the same ground again. I want to underline that I agreed with many of Mr. Turner's concerns and also the concern that Mr. Mayer raised.

In the Mississauga accident, we discovered that our regulations allowed the railroad to transport chlorine right next to propane and I believe the former Minister then changed that. What concerns me about that fact is that we had within our knowledge the power to prevent the second half of the Mississauga accident, the huge evacuation, and if we had gone through our own regulations with, perhaps, fresh eyes, we would have noticed that and removed that from the power of the railroads—had we undertaken, following the Mississauga accident, to look at our own regulations to determine whether that kind of potential exists within our own regulations.

[Traduction]

accident, puisqu'il s'est produit dans ma circonscription, m'intéresse au plus haut point.

A l'époque où nous discutons ici du Bill C-18, nous avons passé beaucoup de temps à parler de prévention d'accidents comme celui de Mississauga, et je voudrais y revenir. Naturellement, ce bill prévoit les mesures à prendre après que l'accident s'est produit, mais je préférerais discuter maintenant de son aspect préventif. A mon avis, nous ne pourrions prévenir les accidents que si nous nous montrons extrêmement dynamiques dans les mesures que nous prenons, c'est-à-dire que nous devons entraîner le personnel, et c'est là le côté positif, mais nous devons appliquer des règles d'inspection assez sévères, et là le côté négatif.

Ce qui me fait plaisir dans ce bill, c'est qu'en théorie on prévoyait que les autorités locales et provinciales participeraient à l'inspection; pourtant, à ce stade, je ne suis plus convaincu que c'est ce qui va se produire. Je crois que les autorités locales et provinciales auront plutôt tendance maintenant à agir après l'accident, c'est-à-dire selon les prescriptions de la deuxième partie du bill, et non plus avant l'accident, c'est-à-dire au point de vue des mesures préventives.

J'ai écrit au ministre des Transports pour lui demander comment il envisageait de façon positive et dynamique de prévenir les accidents. J'ai aussi écrit et parlé au ministre de l'Environnement. J'aimerais donc que vous me répondiez d'une façon aussi détaillée que possible sur ce que vous avez l'intention de faire, dans le secteur qui relève de votre compétence, pour empêcher que des accidents de ce genre ne se reproduisent.

M. Benson: Il faut ici faire une distinction. Tout d'abord, nous discutons d'un accident bien précis et je ne voudrais pas discuter de ses conséquences. Ensuite, en ce qui a trait à l'application de ce qui était le Bill C-18, j'ai demandé à M. Turner de nous renseigner sur les mesures qui ont été prises et qu'on a l'intention de prendre dans le cas de ce bill qui est très récemment devenu une loi.

Je ne me souviens pas exactement de la situation dans ce cas. Je veux obtenir les renseignements que nous avons à la Commission. Je vais les transmettre au greffier du Comité et vous en recevrez des copies.

M. Fisher: D'accord. Je ne veux pas ressasser la même histoire, mais je voudrais souligner le fait que je suis d'accord avec bien des sujets de crainte qu'ont soulevés MM. Turner et Mayer.

Dans le cas de l'accident de Mississauga, nous nous sommes aperçus que nos règlements permettaient aux chemins de fer d'accrocher des wagons de chlore à des wagons de propane, et je crois que le ministre d'alors a fait changer ce règlement. Ce qui m'inquiète, c'est que nous pouvions éviter cette seconde étape de l'accident de Mississauga, c'est-à-dire ce déversement massif. Et si nous avions examiné nos propres règlements, peut-être d'un œil plus critique, nous aurions remarqué cette lacune et nous aurions retiré ce pouvoir aux chemins de fer. Il aurait fallu, après l'accident de Mississauga, revoir nos règlements afin de déterminer ce qu'il en est.

[Text]

Mr. Benson: Yes, we have been carrying out a review of our regulations within the commission.

Mr. Fisher: Can you give us some details on that?

• 1130

Mr. Benson: No, I really cannot at this time. We are anticipating what may happen out of the Grange commission report and I really cannot indicate what we will do until we see what the Grange Commission recommends. They are sort of tied together. I can answer generally the question that you raised, have we been looking at our regulations. Yes, we have. We also have been looking at our regulations vis-a-vis those in the United States, because the products move across the border, as you know, and there has to be co-operation. They have to be similar or else it would slow down or almost stop shipments back and forth.

Mr. Fisher: I do not want to urge you to double guess the Grange inquiry. I am more interested here in just finding out what we have done on our own. You have indicated, for example, that you have started this review and you indicated that you applied to Treasury Board for 31 new inspectors, 17 of whom were going to be used in this area, so quite obviously you can react without the Grange inquiry's guidance, and that is what I am looking for.

Mr. Benson: There has been a continuous evolvement of commission policy and regulations with respect to rail safety and the matter of dangerous commodities. This has been continuing before Mississauga and since Mississauga took place. We keep changing our regulations and, indeed, this month at a meeting of the commission we changed regulations with regard to some specific commodities.

I can get out for you the whole history of this, but in addition to the normal evolution that has been taking place, we have been doing specific accelerated work with regard to the dangerous commodity safety program recently.

Mr. Fisher: What I am asking, of course, is for some detail, and if it is not fair to ask you for that right here, like the other people here I would be happy to wait for it.

Mr. Benson: I am willing to provide you with detail as to what we have done. I have undertaken to do that and I would be pleased to do it.

Mr. Fisher: All right; good.

Mr. Benson: This also is tied in with Bill C-18 which is the question that Mr. Turner raised.

Mr. Fisher: The other thing that worried me was your statement that you did not have any plans for a general education program. Mr. Turner raised the question about local authorities not being aware of what they are facing when an accident happens, and you said you were not going to engage in a general education program.

Maybe you can tell us, then, if you are not going to do that, what you plan to do or what you have done with your own inspectors. Publicly the fire chief in Mississauga has said that

[Translation]

M. Benson: Oui, la Commission a révisé ces règlements.

M. Fisher: Pourriez-vous nous donner plus de détails?

M. Benson: Non, pas pour l'instant. Nous attendons le rapport de la Commission Grange et, par conséquent, je ne puis rien dire avant d'avoir pu examiner ses recommandations. Car les deux affaires sont en quelque sorte liées. Je puis répondre d'une façon générale à votre question, c'est-à-dire que nous avons examiné nos règlements. Nous avons aussi comparé nos règlements à ceux des États-Unis car, comme vous le savez, ces produits traversent la frontière et nous devons collaborer. Si nos règlements ne sont pas semblables, nous en arriverions à ralentir, sinon à arrêter, les expéditions.

M. Fisher: Je ne voudrais pas vous obliger à deviner le contenu du rapport Grange. Ce qui m'intéresse plutôt, c'est de savoir ce que vous avez fait. Vous nous avez dit, par exemple, que vous aviez commencé cette révision et que vous avez demandé l'autorisation au Conseil du trésor d'engager 31 nouveaux inspecteurs dont 17 pour travailler dans ce domaine. Il n'y a donc pas de doute que vous serez en mesure de réagir, sans avoir besoin des directives résultant de l'enquête Grange, et c'est ce qui m'intéresse.

M. Benson: Nous avons assisté à des formulations continues de politiques et de règlements de la Commission dans le domaine de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. Cette situation existait déjà avant l'accident de Mississauga, et nous n'arrêtons pas de modifier nos règlements; ce mois-ci, la Commission s'est réunie pour modifier les règlements régissant certains produits.

Je puis vous donner tout l'historique de cette affaire, mais en plus du travail normal, nous avons fait du travail accéléré récemment pour nous occuper de ce programme relatif à la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

M. Fisher: Ce que j'aimerais avoir, naturellement, ce sont des détails, et je ne puis me permettre de vous les demander tout de suite, je suis disposé, comme ceux qui sont ici, à attendre.

M. Benson: Je suis prêt à vous fournir des détails sur nos travaux dans ce domaine. J'en serai heureux.

M. Fisher: Merci.

M. Benson: Ce travail est aussi lié au domaine du bill C-18 et c'est là la question qu'avait posée M. Turner.

M. Fisher: L'autre point qui me préoccupe, c'est que dans votre déclaration vous avez indiqué que vous n'aviez fait aucun plan en vue d'établir un programme d'information générale. M. Turner a indiqué que les autorités locales n'étaient pas conscientes de ces dangers en cas d'accident et vous aviez indiqué que vous ne vouliez pas vous lancer dans un programme de ce genre.

Peut-être pourriez-vous nous dire, si vous ne voulez pas procéder ainsi, quels sont vos plans dans le domaine de l'information ou nous dire de quelle façon vous employez vos inspec-

[Texte]

he has found six errors in the report presented by your inspector to the Grange inquiry. Some of those reflected on the behaviour of the fire department of Mississauga, which is why he reacted.

I wonder if you can tell us what you are doing with your own inspectors. You told Mr. Turner that you would be happy to hire well-qualified people. Is that all? I mean, do you expect people to come in with the qualifications, and then that is fine?

Mr. Benson: Oh, no. We are filled up to our full complement at present in the Rail Transport Committee. We go out and try to recruit, through the Public Service Commission and any other contact we may have, people who are qualified to fit in.

You had several questions in there. The first one was dealing with the general education program, and what I said was that we would like to have facilities to carry out general education and, indeed, I think we will try to do this in conjunction with the Ministry of Transport. What I did say, as I recall, is that we do not have the people to go out and talk to every fire department in the country and tell them how to deal with all the various commodities in situations that might arise. WE just cannot do that because the total staff of the commission is a relatively small body of 600 people.

Mr. Fisher: You are right, I did ask a whole bunch of questions. The second one was on your own people. Now, if you cannot reasonably be expected to go out to the fire department to train men—which is fine and might not be appropriate at all—what are you doing with your own people?

• 1135

Mr. Benson: We think our people are adequately trained on particular jobs, including the Mississauga inquiry. I do not want to get into commenting on what the fire chief may have said or what was said in our particular report to that commission because that is in front of Mr. Justice Grange. But I will stand behind our inspectors, the staff we have. I think the general attitude of the public with respect to our activities at the particular disaster was quite favourable. I visited several times and was complimented on the job we had done both by the railways and by the public and no, I do not think the particular fire chief. I just do not recall.

Mr. Fisher: I will leave that up to them. I will play the same game and leave it up to Mr. Justice Grange.

Mr. Benson: This is not a game; it is a fact.

An hon. Member: It is a legal game.

Mr. Fisher: You said this area is so complicated that you get handicapped by the number of commodities. I am carrying your comment a little further, but I presume you are handicapped by the number of commodities, the newness of them, and so on. Do you maintain any kind of registry or do you take

[Traduction]

teurs. En fait, le chef des pompiers de Mississauga a déclaré qu'il avait découvert six erreurs dans le rapport présenté par votre inspecteur lors de l'enquête Grange. Certaines de ces erreurs visaient le comportement du service des incendies de Mississauga, d'où sa réaction.

Je me demande comment vous employez vos inspecteurs. Vous avez dit à M. Turner que vous seriez heureux d'engager des personnes très compétentes; est-ce tout? Est-ce que vous attendez des gens ayant les compétences nécessaires?

M. Benson: Non. Notre personnel est au complet pour l'instant au Comité des transports par chemin de fer. Nous nous efforçons de recruter, par l'intermédiaire de la Commission de la Fonction publique et par les autres moyens dont nous disposons, des gens qui soient compétents pour s'intégrer à notre organisation.

Vous venez de me poser plusieurs questions et tout d'abord, pour répondre à cette question du programme d'information générale, ce que j'ai dit c'est que j'aimerais bien avoir les moyens de réaliser un tel programme et que nous allons essayer de le faire en collaboration avec le ministère des Transports. Si je me souviens bien de ce que j'ai dit, j'ai déclaré que nous n'avons pas le personnel nécessaire pour aller rendre visite à tous les services d'incendie du pays et leur dire quelles dispositions il faut prendre en ce qui concerne les produits dangereux. Nous ne pouvons faire ce travail car tout notre effectif à la Commission se résume à 600 personnes, ce qui est relativement peu.

M. Fisher: Vous avez raison, j'ai posé de nombreuses questions. La deuxième question porte sur vos propres employés. Si l'on ne peut raisonnablement s'attendre à ce que vous alliez former le personnel des services d'incendie, ce qui n'est peut-être pas approprié après tout, que faites-vous pour votre propre personnel?

M. Benson: Nous estimons que nos employés sont suffisamment formés sur le tas, comme il en était lors de l'enquête de Mississauga. Je ne veux pas commenter ce que le chef des pompiers peut avoir dit ou ce qui a été dit dans notre rapport à la Commission, parce que cela a été soumis au juge Grange. J'accorde cependant mon entier appui à nos inspecteurs et à mon personnel. Je pense que la population a eu une réaction assez favorable aux mesures que nous avons prises lors de ce désastre en particulier. Je m'y suis rendu moi-même à plusieurs reprises et tant les chemins de fer que la population m'ont félicité du travail que nous y avons fait. Je ne me souviens pas si le chef des pompiers nous a également félicités.

M. Fisher: Je laisse cela à leur discrétion. Je jouerai le même jeu, je laisse ça entre les mains du juge Grange.

M. Benson: Ce n'est pas un jeu, c'est un fait.

Une voix: C'est un jeu juridique.

M. Fisher: Vous dites que cette question est tellement compliquée que le nombre des produits constitue en fait un handicap pour vous. Si l'on va un peu plus loin, je suppose que non seulement le nombre des produits mais également leur nouveauté pour vous constituent un handicap. Tenez-vous un

[Text]

knowledge that might be in some other registry and make sure that your inspectors know about new materials?

Mr. Benson: Yes we do. As a matter of fact, we are continuously issuing regulations with respect to new materials that have come on the market. We are in touch with the container manufacturers, with the chemical producers, for any information that we can get with respect to dangerous commodities. We have people working on it and in my opinion, they are very good, as a matter of fact.

Concerning one commodity we had to deal with recently, we found some experience indicated that it could become dangerous in particular circumstances, so within a few days of our having that knowledge action was taken by the commission to reclassify the commodity.

The Chairman: A final question, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: As a final question, I want to sum up what I have heard and have you tell me whether I am right or wrong. I used the example of chlorine, and you told me you maintain a registry of goods; that your inspectors go through this; with new information you change the regulations if necessary, and that you are in the process of reviewing your existing regulations to make sure that a similar situation does not exist and that there are no possible traps with some other commodity somewhere else.

Mr. Benson: I would not like to promise you that there will not be another accident.

Mr. Fisher: No, no; I am not asking for that. What I am saying is that at Mississauga there were two accidents. There was the big explosion and then there was a leakage, and if the chlorine had been somewhere else in the train then we would have had a big explosion without 250,000 people leaving their homes. We now have changed that regulation. We learned from that. That is a positive thing, and I am asking, have we gone through our regulations to see if we can find similar problems with other commodities?

Mr. Benson: Yes, we have.

Mr. Fisher: And you told me that we also have some kind of program to familiarize inspectors with new material, and we keep some kind of registry of new materials.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Fisher: How many of these inspectors are there in Ontario, just dealing with dangerous goods and this kind of thing?

Mr. Benson: We have five dangerous commodity people; two in Toronto, one in Vancouver, one in Calgary and one in Montreal.

Mr. Fisher: The five across Canada?

Mr. Benson: These are specialists in dangerous commodities, doing nothing else. We have inspectors as well, 60 inspectors, which I said a year ago in my opinion was not nearly sufficient.

[Translation]

registre quelconque ou pouvez-vous utiliser les renseignements inscrits dans un autre registre pour vous assurer que vos inspecteurs connaissent bien ces nouveaux produits?

M. Benson: Oui. En fait, nous publions continuellement des règlements portant sur les nouveaux produits qui sont mis en marché. Nous sommes en contact avec les fabricants de conteneurs, avec les producteurs de produits chimiques afin d'obtenir tous les renseignements possibles au sujet des produits dangereux. Nous avons un personnel chargé de le faire et à mon avis, il le fait très bien.

Tout récemment, nous avons eu à nous occuper d'un produit qui, d'après certains renseignements, pouvait être dangereux dans des circonstances données. Dans les quelques jours qui ont suivi la réception de ces renseignements, la Commission a reclassifié le produit.

Le président: Dernière question, monsieur Fisher.

M. Fisher: J'aimerais résumer ce que j'ai entendu et vous pourrez ensuite me dire si je fais erreur. J'ai utilisé l'exemple du chlore et vous m'avez dit que vous teniez un registre des produits, que vos inspecteurs le lisaient, que vous changiez les règlements si de nouveaux renseignements rendaient ce changement nécessaire et que vous étiez en train de revoir les règlements actuels pour vous assurer qu'une situation semblable ne peut pas se produire et qu'il n'y a pas d'autre produit qui pourrait poser des problèmes.

M. Benson: Je ne voudrais pas avoir à vous promettre qu'il n'y aura pas d'autres accidents.

M. Fisher: Non, je ne le vous demande pas. Ce que je dis, c'est qu'à Mississauga il y a eu deux accidents. Il y a eu la grosse explosion, puis une fuite et si le chlore s'était trouvé ailleurs dans le train, les 250,000 personnes qui ont été évacuées auraient été touchées par la grosse explosion. Nous avons maintenant changé ce règlement. Nous avons tiré une leçon. C'est positif. Je vous demande maintenant si nous avons revu tous les règlements pour voir si d'autres produits ne pourraient pas poser des problèmes semblables?

M. Benson: Oui.

M. Fisher: Vous m'avez dit que nous avons également un programme visant à familiariser les inspecteurs avec les nouveaux produits et que vous avez en registre des nouveaux produits.

M. Benson: Oui.

M. Fisher: Combien d'inspecteurs s'occupent uniquement des produits dangereux ici même en Ontario?

M. Benson: Il y a cinq inspecteurs qui s'occupent des produits dangereux, deux à Toronto, un à Vancouver, un à Calgary et un à Montréal.

M. Fisher: Il y en a cinq au Canada?

M. Benson: Ce sont des spécialistes des produits dangereux, ils ne font que cela. Nous avons également 60 inspecteurs, ce qui est loin d'être suffisant, comme je l'ai dit il y a un an.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

Mr. Fisher: One more question, Mr. Chairman?

The Chairman: Quickly.

Mr. Fisher: You probably have answered it. You said you have 60 people all together and these are the people who are supposed to help with the inspection and the prevention as well as the reaction afterward.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Fisher: If they are not enough, what do you think is enough?

Mr. Benson: We have asked for 17 more people to deal with safety immediately. Whether that will be adequate, I do not know. We also have to make sure that by our adding staff it does not mean that the railways pull back and reduce the amount of safety checking they are doing, because one of the main jobs of our safety inspectors is to make sure that the railways are carrying out the regulations which we issue to them with respect to safety.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. Before proceeding to Mr. Reid, I would like to advise members about certain changes with regard to our schedule of meetings of the Supplementary Estimates (B). First of all, the Honourable Jean-Luc Pepin, the Minister of Transport, will be appearing on Tuesday, November 18, 1980, instead of Thursday, November 20. Secondly Via Rail will be appearing on Thursday, November 27, 1980, instead of Tuesday, November 18. Those are changes that I took it upon myself to make in order to get the people here within the general time frame that we were talking about.

May I also point out to the Committee that we have another meeting scheduled for 3.30 this afternoon, but I have three more interventions, and I am wondering if the committee would prefer to continue with this morning's session until about 12.30, when I am sure we could accommodate the three and cancel the meeting this afternoon, or do members of the Committee wish to continue at 3.30 this afternoon?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as far as I am concerned we could cancel the meeting this afternoon. I have about three or four more questions.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will go until about 12 h 30. Let us take about a three minute break right now and then we will come back to Mr. Reid. Perhaps you and Mr. Reid could switch positions.

I call the meeting back to order. I have just been informed by Mr. Foley that the schedule of the CRTC hearings is issued monthly. The new one is just being released and a copy will not be available today, so as we have already decided to append it to this day's proceedings and it is not available, could I ask members of the Committee if they would be satisfied just to have it circulated to members of the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Fisher: Une dernière question, monsieur le président?

Le président: Rapidement.

M. Fisher: Vous y avez probablement déjà répondu. Vous dites que vous avez 60 inspecteurs en tout, et qu'ils sont censés effectuer les inspections et se charger de la prévention ainsi que de la réaction?

M. Benson: Oui.

M. Fisher: Si ce nombre est insuffisant, combien en faudrait-il?

M. Benson: Nous avons demandé encore 17 personnes pour s'occuper immédiatement de la sécurité. Je ne sais pas si cela sera suffisant. Nous devons également nous assurer que cet accroissement de personnel n'entraînera pas les chemins de fer à réduire le nombre des vérifications de sécurité. L'une des principales tâches de nos inspecteurs est de s'assurer que les chemins de fer respectent les règlements que nous leur envoyons au sujet de la sécurité.

Le président: Merci, monsieur Fisher. Avant de donner la parole à M. Reid, je voudrais informer les députés de certains changements qui ont été apportés à notre calendrier pour les réunions portant sur le budget supplémentaire (B). Tout d'abord, l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, comparaitra le mardi 18 novembre 1980 et non le jeudi 20 novembre. Deuxièmement, Via Rail comparaitra le jeudi 27 novembre 1980 au lieu du mardi 18 novembre. Ce sont des changements que j'ai effectués moi-même afin de pouvoir entendre ces personnes dans les délais prévus.

Je souligne également que nous avons une autre réunion à 15 h 30 cet après-midi, mais j'ai encore trois personnes qui veulent poser des questions et si le Comité préfère poursuivre jusqu'à 12 h 30, je pourrai donner la parole à ces trois députés et annuler la réunion de cet après-midi. Préférez-vous revenir à 15 h 30?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je trouve qu'on pourrait annuler la réunion de cet après-midi. J'ai encore trois ou quatre questions.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons poursuivre jusqu'à 12 h 30 environ. Prenons d'abord une pause de trois minutes, puis nous donnerons la parole à M. Reid. Vous pourriez peut-être changer de place avec M. Reid.

La séance est ouverte. M. Foley vient de me dire que le calendrier des audiences du CRTC est publié tous les mois. Le dernier vient d'être publié mais n'est pas disponible aujourd'hui. Comme nous avons déjà décidé de l'imprimer en appendice aux procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui et qu'il n'est pas disponible à cette fin, les membres du Comité accepteraient-ils qu'on le fasse distribuer plus tôt?

Des voix: D'accord.

[Text]

The Chairman: Thank you very much. So that solves that problem. Mr. Reid, please.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. My comments will probably be somewhat repetitive but that repetition, I think, bears out the necessity for perhaps greater supervision of the operators themselves.

• 1150

I will deal first with another derailment, this time in the city of Niagara Falls, that is almost like the nation's best kept secret. It was small in that only six cars were derailed, but four of those six contained hazardous materials. This incident is of recent time, Mr. Benson. Adjacent to two cars containing propane was a car containing materials—perhaps crushed stone—of a granular nature which could have resulted in a tremendous shotgun blast, a blast to make all other blasts sink into insignificance.

It was kept quiet because, first, only six cars derailed, and second, there was no leak and no explosion. The point I want to make here is a point that has been made previously. The local officials were not notified of the potential danger that existed, and hours lapsed, and only as the result of rumour did the fire chief, the police chief and the City Hall staff make inquiries as to what was going on down there in the rail yard. This point has been emphasized over and over again. The local newspaper ran an article saying that if it is not now mandatory after Mississauga and after Bill C-18, then surely it must soon be.

So again the questions would be put to you in your capacity as an over-riding body. Through regulations or otherwise, what procedures have been put in place, will be put in place, what mandatory direction will be given to the operators to notify local officials of a potential danger, not after the mishap has occurred? I know you have answered that question already, to the degree that you will let us know, but I want to emphasize the point again.

Mr. Benson: This is a specific question with regard to the movement of dangerous commodities which does not necessarily involve an accident that causes any great damage. This question has been raised rather thoroughly in front of the Grange commission. I am sure that we will have words of wisdom coming from Mr. Justice Grange.

I do not want to go into what is being considered by the Grange commission, but I have heard arguments both ways, that you could cause more fear among people by telling them what dangerous commodities are moving in a specific area when nothing happens than by informing them when an accident occurs.

An accident occurs when cars go off the track. Certainly, if there was any potential danger at that stage, where something is happening that could trigger something else, the public should be informed—not the public; you should not necessarily frighten the public because there may be no danger involved, but the authorities that need to know should know.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup. Voilà le problème résolu. Monsieur Reid, s'il vous plaît.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Mes observations seront probablement des répétitions, mais elles viendront appuyer la nécessité de mieux surveiller les exploitants eux-mêmes.

Je parlerai tout d'abord d'un autre déraillement, à Niagara Falls. C'est presque le secret le mieux gardé au pays. C'était un petit déraillement puisque seulement six wagons étaient en cause, mais quatre de ces six wagons contenaient des produits dangereux. Cet accident est récent, monsieur Benson. A ces deux wagons contenant du propane était accroché un autre rempli d'un produit, peut-être de la grenaille, d'une nature granuleuse qui aurait pu entraîner une explosion formidable, une explosion telle que toutes les autres explosions auraient pâli en comparaison.

On n'en a pas parlé, tout d'abord parce que seulement six wagons ont déraillé, et deuxièmement parce qu'il n'y a pas eu de fuite ni d'explosion. Je veux reprendre quelque chose qu'on a déjà mentionné. Les autorités locales n'ont pas été informées du danger qui existait et ce n'est pas plusieurs heures plus tard, après que la rumeur l'a atteint, que le chef des pompiers, le chef de police et le personnel de la municipalité se sont enquis de ce qui se passait à la gare. Ce fait a été souligné à maintes reprises. Le journal local a publié un article dans lequel on disait que s'il n'est pas déjà obligatoire de faire quelque chose dans ce cas, après Mississauga et après l'adoption du projet de loi C-18, il faut certainement que cela le soit bientôt.

Évidemment, ces questions vous seraient posées puisque vous faites partie d'un organisme supérieur. Quelles procédures a-t-on adoptées, par règlement ou autrement, pour obliger les exploitants à informer les autorités locales du danger possible, immédiatement et non après que l'incident s'est produit? Je sais que vous avez déjà répondu à cette question, mais je voulais souligner la chose une fois de plus.

M. Benson: C'est une question qui touche le transport des produits dangereux quand il n'y a pas d'accident qui entraîne des dommages considérables. Cette question a été étudiée d'une façon approfondie par la Commission Grange. Je suis certain que nous pourrions en apprendre beaucoup de la bouche du juge Grange.

Je ne veux pas vous parler des choses qui sont étudiées en ce moment par la Commission, mais j'ai entendu des arguments qui vont des deux côtés, qu'on pourrait causer plus de peur parmi la population en lui disant que des produits dangereux vont traverser la région, que si on l'informait qu'un accident a effectivement eu lieu.

Les accidents se produisent lorsqu'il y a un déraillement de wagons. Si après le déraillement, la situation était effectivement dangereuse, la population devrait en être informée, pas nécessairement la population, parce qu'il ne faut pas l'effrayer inutilement, mais bien les autorités que cela concerne.

[Texte]

Mr. Reid (St. Catharines): I think that is the point, Mr. Chairman. At least the authorities should be advised of a potential danger, and in this instance, within these last two months, they were not so advised for a matter of hours.

The second point again has to do with the abandonment of lines or the partial abandonment of lines. I am talking about the old Toronto-Hamilton-Buffalo line which runs through the Niagara Peninsula connecting Buffalo and Toronto, and the Fort Erie interests and concerns. This does give pause for concern in a number of different manners. First, the question was raised about potential use of lines in the future, and are we too quick to abandon lines?

The directive in this instance was given to abandon the passenger service, an order made to that effect, and perhaps through representation that order was temporarily lifted. Can you tell me now what the present status is with respect to the passenger service of that particular line itself?

Mr. Benson: It is presently before the review committee which has issued an interim decision in the matter postponing any action until they have had a further opportunity to look into the particular circumstances.

Mr. Reid (St. Catharines): I was disturbed when I was advised that before that order was lifted and the local public persons, municipalities particularly, made representation, they were advised that it would not be desirable to have the local members of parliament in attendance. It was a pretty closed shop representation that was being made. If it is before the review board again, what notice will be given to those interested and concerned about that passenger service, who will be entitled to make representation and who will be entitled to be present when those presentations are being made?

• 1155

Mr. Benson: First of all, the review committee does not hold public hearings. The review committee consists of the chairmen of committees other than the committee that made the original decision. It is an internal committee within the commission to which an appeal may be made. All the chairmen of committees are members of it, and Vice-President Law, and that appeal can be made and they look at the decision. They sometimes refer it back to the committee; sometimes they uphold the committee.

There are other methods of appeal as well as that, of course. The review committee, when it has made a decision in the matter, or has additional information which it has been seeking, may decide that it wants a public hearing and may refer it back to the rail committee to have a public hearing.

With respect to the decisions, and what is happening in the rail committee, and one not knowing about it outside of the actual getting together with the commissioners and talking to each other, that should be available to you and I will make sure that you have any information on whatever may be happening.

Mr. Reid (St. Catharines): I think there is a general principle involved here, Mr. Chairman. When we deal with the

[Traduction]

M. Reid (St. Catharines): C'est exactement ce que je veux dire. Il faut au moins informer les autorités des dangers possibles et, dans ce cas, qui s'est produit il y a moins de deux mois, les autorités n'ont été informées que plusieurs heures plus tard.

Ma deuxième question traite des voies qui sont abandonnées totalement ou en partie. Je veux parler de la vieille voie Toronto-Hamilton-Buffalo qui traverse la péninsule du Niagara et relie Buffalo à Toronto ainsi que Fort Érié. Cette voie me préoccupe à de nombreux titres. Tout d'abord, on a parlé d'une utilisation future de ces voies abandonnées et on se demandait si on ne les avait pas abandonnées trop rapidement.

Dans le cas présent, on a décidé de cesser le service passagers; une ordonnance a été rendue à cet effet, puis suspendue temporairement, à la suite de démarches probablement. Pouvez-vous me dire quelle est la situation en ce qui concerne le service passagers sur cette voie en particulier?

M. Benson: Le Comité d'étude a rendu une décision provisoire retardant l'arrêt du service jusqu'à ce qu'on ait pu étudier la chose.

M. Reid (St. Catharines): J'étais fort étonné d'apprendre qu'avant que cette ordonnance ne soit suspendue, lorsque les municipalités ont fait des démarches à ce sujet, on leur a dit qu'il n'était pas souhaitable que les députés locaux fussent présents. Tout cela se passait à huis clos. Si la question est de nouveau étudiée par la commission d'examen, en donnera-t-on avis à ceux que la chose intéresse et qui auraient le droit de se faire entendre ou d'être présents aux audiences?

M. Benson: Tout d'abord, le Comité d'étude n'organise pas d'audiences publiques. Le Comité d'étude regroupe les présidents des Comités autres que celui qui a pris la décision initiale. C'est un comité interne au sein de la Commission où l'on peut se pourvoir en appel. Tous les présidents des Comités en font partie, de même que le vice-président Law, et ils se penchent sur la décision en cas d'appel. Tantôt ils renvoient l'affaire au Comité; tantôt ils en maintiennent la décision.

Il existe bien sûr d'autres procédures d'appel. Quand il s'est prononcé sur l'affaire ou qu'il obtient le complément d'information qu'il souhaitait obtenir, le Comité peut décider d'organiser une audience publique et, à cet effet, renvoyer l'affaire devant le Comité des chemins de fer.

Vous devriez être tenus au courant des décisions du Comité des chemins de fer et de ce qui s'y passe; j'y veillerai, sinon il est impossible de s'informer autrement qu'en allant trouver les membres du Comité et en leur en parlant.

M. Reid (St. Catharines): Je crois qu'un principe général est ici en jeu, monsieur le président. Quand on parle de l'abandon

[Text]

abandonment of a line that has served a community for decades—long periods of time—it may be a pretty small step from the discontinuance of the passenger service to the discontinuance of the freight service, or the line itself. Do you not agree that the broadest information should be given to the general public being served, so that representation can be made in the first place before decisions are taken on the abandonment of even a portion of the service or the discontinuance of a portion of the service?

Mr. Benson: That generally is the case. In the case of the discontinuance of the passenger service, a public inquiry was held and Commissioner Magee sat and reported back to the committee on the evidence he was given, and the decision was made. Then that was appealed to the review committee and the review committee decided to stand the decision to abandon it, which was made on the evidence presented to Commissioner Magee and transmitted through our transport committee at a public hearing.

Suppose the railway wanted to go beyond that, and wanted to go on to abandon the rail line per se; that again would be the subject of another application and another public hearing, presumably. Although there does not have to be a public hearing there presumably would be if there were objections to it.

The application to abandon is published in newspapers as well as in the *Canada Gazette*, notice is sent to any parties that we know are interested as well as the publication which the applicant has to make, and it is as open as it can possibly be.

Mr. Reid (St. Catharines): May I be specific, then, Mr. Chairman. In this particular instance, has a decision now been made—and I am coming down to a very direct and specific answer—and is the matter of the abandonment of that passenger service now concluded, or will there be a further opportunity of public input?

Mr. Benson: No, it has been stayed pending further submissions from people who may be interested. These can be written submissions to the commission.

Mr. Reid (St. Catharines): I do not want to be repetitive, but pending further submissions, from whom, and what notice has been given to those who might make representations?

Mr. Benson: All the intervenors in the original hearings and afterwards who applied for review have been informed of this.

• 1200

Mr. Reid (St. Catharines): A last question, Mr. Chairman, and it is a general submission in that railways have a role in our transportation system. Does the Transport Commission take a futuristic approach? I am cognizant of your comment that once you decide that a line is to be abandoned that is the end of it, and it is up to the operator what to do with the line after that. Do you look down the road to see what energy crisis might develop, what alternative forms of transportation there may be? Is it going to be in the national interest to abandon that local line altogether, or are we only dealing with facts

[Translation]

d'une ligne qui a desservi une localité pendant des dizaines d'années—ce qui fait longtemps—il n'y a qu'un pas à franchir entre la suppression du service des passagers et celle du service des marchandises, voire de la ligne elle-même. Ne pensez-vous pas que le public directement touché devrait être mieux informé afin qu'il puisse faire des démarches avant qu'on décide d'abandonner ou de supprimer ne serait-ce qu'une partie du service?

M. Benson: C'est généralement ce qui se produit. Dans le cas de la suppression du service voyageurs, il y a eu une enquête publique à laquelle le Commissaire Magee a participé, et il en a présenté les résultats au Comité à partir des témoignages entendus, puis la décision a été prise. Elle a fait l'objet d'un appel auprès du Comité d'étude qui a confirmé la décision d'abandonner le service, décision qui avait été prise à partir des témoignages présentés au Commissaire Magee et transmis par l'intermédiaire de notre Comité des transports lors d'une audience publique.

Supposons que la compagnie de chemin de fer veuille aller plus loin et supprimer purement et simplement la ligne; là encore, cela ferait l'objet d'une autre demande et, vraisemblablement, d'une nouvelle audience publique. Bien qu'une audience publique ne soit pas obligatoire, elle aurait vraisemblablement lieu s'il n'y avait pas d'objection.

La demande de suppression est publiée dans la presse ainsi que dans la *Gazette* du Canada; tous les intéressés en sont avisés et ils reçoivent également la publication exigée du requérant, de sorte qu'on ne peut pas être plus ouvert.

M. Reid (St. Catharines): Permettez-moi alors d'être précis, monsieur le président. Dans ce cas-ci—et je voudrais obtenir une réponse précise et directe—a-t-on décidé d'abandonner ce service voyageurs ou bien le public aura-t-il encore la possibilité d'intervenir?

M. Benson: Non, la décision est suspendue jusqu'à ce qu'on entende de nouveaux témoignages des gens que cela peut intéresser. Ces dépositions peuvent être soumises par écrit à la Commission.

M. Reid (St. Catharines): Je ne voudrais pas me répéter, mais de qui viendront ces nouvelles dépositions et comment a-t-on avisé ceux qui pourraient faire des démarches?

M. Benson: Tous ceux qui sont intervenus au cours des premières audiences et qui, par la suite, ont demandé un réexamen, en ont été informés.

M. Reid (St. Catharines): Une dernière question, monsieur le président, car les chemins de fer ont un rôle à jouer dans notre réseau de transports. La Commission des transports tient-elle compte de l'avenir? Vous avez dit, je m'en rends compte, qu'une fois que l'abandon d'une ligne est décidé, c'est irrévocable, et l'exploitant peut alors faire tout ce qu'il veut de la ligne. Vous penchez-vous sur l'avenir et, advenant une crise de l'énergie, quels autres modes de transport pourrait-il y avoir? Le pays a-t-il intérêt à ce qu'on abandonne une ligne locale, ou bien se contente-t-on des faits qui vous sont présen-

[Texte]

presented to you by the railway, as the operator, and what little submission you get to the contrary?

Mr. Benson: In a public hearing, and the kind of hearing we have where your decisions are appealable, your decision has to be made on the evidence presented to you at that particular hearing. We are precluded by law, I believe, from making decisions beyond the decision we have to make. That is the decision to abandon, for example. We allow an abandonment and then the property is nonrail property in the hands of the railroad and how they deal with that is entirely up to them.

Now, if government or Parliament wanted to do this, of course they could pass legislation. I think there has been discussion in Parliament as to what should be done at this particular point with regard to lands in western Canada. I believe the Hall Commission commented on this, as a matter of fact, and there have been comments by members of Parliament as to what should happen to this particular land when an abandonment takes place.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. We have three more interveners on the second round, starting with Mr. Mazankowski, Mr. Benjamin and Mr. Turner. You will have about nine minutes apiece.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I left with the clerk of the committee a letter outlining some questions which I would appreciate having answered in response to the minimum compensatory rate described. I had appealed to the minister to consider the advisability of establishing an independent costing expert to come up with a figure. I do not think he is going to go that route and as a result I would appreciate a response to those questions, and I will not take up the time of the committee in pursuing it any further.

You are charged with the responsibility, Mr. Benson, of authorizing payments under the Railway Rehabilitation Program, as I understand it. There has been some criticism that perhaps there is a little bit of gold plating going on and perhaps more money is being spent on the branch lines than is absolutely necessary. There have been some other criticisms about the fact that we may not be getting sufficient value for the dollars that are being put in.

Could you outline to the committee what sort of process you have in terms of determining the payment of these accounts and if you are satisfied with the current process? There has been some suggestion that perhaps if we were to allow public tenders or open bidding on these jobs there may be a saving, and because the federal government is picking up the tab it is in the over-all public interest to ensure that we get maximum value for the dollar spent.

Mr. Benson: I am informed that the Grange group have hired consultants who are carrying out the general work involved here, so that the railways make engineering submissions to them on which the payments are authorized and paid by the Government of Canada.

Mr. Mazankowski: Your annual report, Mr. Benson, says:

[Traduction]

tés par la compagnie de chemin de fer, et l'exploitant, et des quelques témoignages qui vont en sens contraire?

M. Benson: Dans une audience publique, compte tenu de la nature de celle que nous organisons et où les décisions peuvent être portées en appel, il faut que le jugement repose sur les témoignages présentés lors de cette audience. La loi nous interdit, je présume, de prendre des décisions au-delà de celles qui entrent dans nos attributions. Par exemple, la décision d'abandonner le service. Nous permettons qu'il soit abandonné moyennant quoi la société de chemin de fer est entièrement libre de faire ce qu'elle veut des biens qui lui appartiennent et qui cessent de servir au transport ferroviaire.

Bien sûr, le gouvernement ou le Parlement pourrait le faire en adoptant une loi. Je crois qu'on a discuté au Parlement de ce qu'il conviendrait de faire actuellement des terrains situés dans l'Ouest du Canada. Je crois que la commission Hall s'est prononcée là-dessus et que des députés ont dit ce qu'il faudrait faire de ces terres une fois abandonnées.

Le président: Merci, monsieur Reid. Il reste trois noms pour le second tour; la parole sera donc à M. Mazankowski, puis à M. Benjamin et enfin à M. Turner. Chacun disposera d'environ 9 minutes.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai remis au greffier du Comité une lettre énumérant certaines questions auxquelles j'aimerais bien qu'on réponde et qui concernent le minimum des indemnités. J'ai exhorté le ministre à envisager de faire appel à un spécialiste indépendant en matière de coût pour fixer un chiffre. Je ne crois pas qu'il opte pour cette solution et, par conséquent, j'aimerais bien qu'on réponde à ces questions; je ne m'étendrai donc pas plus longtemps là-dessus pour que le Comité ne perde pas de temps.

Il vous appartient, je crois, monsieur Benson, d'autoriser des versements aux termes du programme de remise en état des chemins de fer. On a reproché certaines largesses en disant que l'on consacrait peut-être plus d'argent qu'il n'était absolument nécessaire aux lignes d'intérêt local. On a également critiqué le fait que l'argent n'était peut-être pas mis à profit autant qu'on le pourrait.

Pourriez-vous nous dire selon quelle procédure vous déterminez le montant de ces versements et si vous en êtes satisfait? On a fait valoir que si ces travaux faisaient l'objet de soumissions publiques ou d'appels d'offres, on épargnerait peut-être de l'argent et que dans la mesure où c'est le gouvernement fédéral qui règle l'addition, il est dans l'intérêt de tous qu'on fasse le meilleur usage possible des deniers dépensés.

M. Benson: On me dit que la commission Grange a chargé des experts-conseils des tâches générales que cela implique; les chemins de fer leur présentent des soumissions techniques, moyennant quoi le gouvernement du Canada autorise et effectue les paiements.

M. Mazankowski: Votre rapport annuel dit ceci, monsieur Benson:

[Text]

The RTC examines these lines before work starts, monitors construction activities while they are in progress, passes the lines for use on satisfactory completion of the reconstruction and verifies that government funds have been properly used.

I am reading that out of your 1979 annual report.

• 1205

Mr. Benson: I have to leave the engineering part out. I have not anybody here, but the question is recorded and I will certainly correspond with you concerning it. I know that the matter of audit and the justification of costs at the audit stage was given to the commission. We have had some difficulties, as you are well aware, in carrying out this duty because of personnel problems.

I outlined previously what had happened, where we have been told to hire outsiders to do this and we are to provide the supervision. It is now being done through the Ministry of Transport; they are hiring the people and we are doing the work. But with respect to the engineering necessities and the engineering plans, and so on, I would have to speak to my engineering people and find out exactly what is going on.

Mr. Mazankowski: I would really appreciate getting a fairly precise view as to whether, in fact, the process is adequate. I can say that in my view the criticism is becoming more widespread. Because the cost of rehabilitation is substantial, I think it is well considered that it is not absolutely necessary that these be built to the stage of a main line, that in order to extend the funds that are currently appropriated, to get more mileage out of them, I think every reasonable precaution has to be taken to ensure that we get full value.

Mr. Benson: I will undertake to find out what is being done by the commission and within our responsibility in the matter and I will report back to you.

Mr. Mazankowski: Mr. Benson, on other occasions you and I have had discussions before this committee with respect to the matter of rolling stock and the ability to retrieve rolling stock from the United States. Has that problem been alleviated? Have you any figures that you could give to the committee as to the number of railway cars that are in the U.S. at any given time, the duration of their stay on an average basis, because it has from time to time caused serious impediments to our ability to facilitate movements as a result of lack of rolling stock.

Mr. Benson: I do not have the figures here with me. We will get them and we will provide them to you and to the committee. We have not had any complaints recently along these lines.

Mr. Mazankowski: No, I have not heard any; that is one of reasons I asked the question.

Mr. Benson: This leads one to the conclusion that the problem appears to . . .

Mr. Mazankowski: Has anything been done?

Mr. Benson: Well, there were some steps taken . . .

[Translation]

Le Comité des transports ferroviaires étudie ces lignes avant que le travail ne commence; il suit de près l'avancement des travaux de construction, il autorise l'utilisation des lignes si les travaux de réaménagement sont effectués de manière satisfaisante et il vérifie que les crédits de l'État ont été utilisés à bon escient.

Je cite votre rapport annuel de 1979.

M. Benson: Je vais être obligé de laisser de côté l'aspect technique. Je n'ai personne ici pour y répondre, mais j'ai pris bonne note de la question et je vais certainement vous écrire à ce sujet. Je sais qu'on a confié à la Commission la vérification et la justification des coûts. J'ai eu du mal, comme vous le savez, à exécuter cette tâche, faute de personnel.

J'ai déjà expliqué ce que s'était produit, puisqu'on nous a demandé de faire appel à des gens de l'extérieur pour faire ce travail, et nous assurons la supervision. Cela passe maintenant par le ministère des Transports; il recrute les gens et nous faisons le travail. En ce qui concerne les besoins et les études techniques, notamment, il faudrait que j'en parle à mes ingénieurs, pour savoir exactement ce qui se passe.

M. Mazankowski: Je vous saurais gré de bien vouloir me dire, avec autant de précision que possible, si la procédure est satisfaisante. J'ai l'impression que les critiques se multiplient. Dans la mesure où le réaménagement coûte cher, il n'est peut-être pas absolument nécessaire que la construction soit à la hauteur de celle d'une ligne principale, et pour que l'argent aille le plus loin possible, je crois qu'il faudrait prendre toutes les précautions voulues pour veiller à ce qu'on l'utilise à bon escient.

M. Benson: Je vais vérifier ce que fait la Commission et quelles sont ses responsabilités en la matière, puis je vous en informerai.

M. Mazankowski: A plusieurs occasions, monsieur Benson, nous nous sommes entretenus, vous et moi, devant ce Comité, du problème du matériel roulant et de la possibilité de récupérer ce qui est aux États-Unis. Le problème a-t-il été en partie résolu? Pourriez-vous nous communiquer le nombre de wagons de chemins de fer qui se trouvent aux États-Unis et la durée moyenne de leur séjour, dans la mesure où, de temps en temps, l'absence de matériel roulant a considérablement gêné nos transports.

M. Benson: Je n'ai pas ces chiffres avec moi. Nous les demanderons et nous vous les fournirons, ainsi qu'au Comité. Récemment, nous n'avons reçu aucune plainte en ce sens.

M. Mazankowski: Non, je n'ai pas entendu non plus; c'est une des raisons pour lesquelles je vous pose la question.

M. Benson: Cela nous incite à conclure que le problème semble . . .

M. Mazankowski: A-t-on fait quelque chose?

M. Benson: Certaines mesures ont été prises . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: It was fairly serious.

Mr. Benson: . . . in your time, where additional penalties and charges were imposed on the United States operators for holding cars, and so on. I think this has had an effect in the United States. Of course there may also be the effect of the U.S. economy at the present time.

Mr. Mazankowski: One further question, Mr. Chairman. I am not sure, Mr. Benson, whether you can offer any aid or assistance in this particular area, but perhaps your commission can, or give us any advice as to how we might proceed. When our committee was travelling this summer in the Province of Alberta, we were presented with a rather substantive brief by a group known as the Valleyview Grain Transportation Action Committee.

• 1210

Essentially, Valleyview is northwest of Edmonton. There is a very active agricultural community developing in that area. There are about 1.3 million acres of class 2, 3, and 4 soils, about 300,000 acres of which are currently under cultivation. Specifically, in the Valleyview area there are some 700 farmers who are basically engaged in the production of grain, with a total population of about 5,400 people. The problem they have is that there is no grain elevator in the town of Valleyview. It is a town of 2,050 people, and the reason there is no grain elevator there is because they do not have a railroad. As a result, these producers are forced to haul their grain, for example, to Donnelly which is 50 miles away, Falher which is 52 miles away, High Prairie a distance of 56 miles, or Grande Prairie a distance of 65 miles. If you recall, when we were dealing with branch line abandonment and railway rationalization there was a hue and cry when the hauling distances were extended to something in the order of 12 to 15 miles. These people are forced to haul grain that far.

The potential, as I said, is 1.3 million acres that are capable of going into production. This situation is going to worsen. It is literally costing these producers roughly 50 cents a bushel now to transport their grain to these elevators. What they are proposing is something along the lines of an off-line elevator where the grain would perhaps be trucked to Edmonton or to some other central point, and thereby work out some arrangement wherein those costs would be covered in some way, shape or form, because the whole system of grain delivery and distribution in the Wheat Board area is based on the concept of equity, equal opportunity for delivery and some sharing of the cost.

First of all, has this ever been brought to your commission's attention? Is there anything that your commission can do? Would your commission be prepared to look into this matter and perhaps develop some recommendations or innovations in terms of providing service to this area?

Mr. Benson: First of all, it has not formally been brought to the attention of the commission or, to my knowledge, to individual members of the commission or to our staff. However, if you will give me a copy of the submission we will

[Traduction]

M. Mazankowski: C'était assez grave.

M. Benson: . . . de votre temps, on a imposé aux exploitants américains des amendes supplémentaires lorsqu'ils retenaient les wagons. Je crois que cela a eu un effet sur les États-Unis. Bien sûr, les effets de l'économie américaine peuvent aussi jouer en ce moment.

M. Mazankowski: Une autre question, monsieur le président. J'ignore, monsieur Benson, si vous pouvez me venir en aide, mais peut-être que votre Commission le pourra, ou du moins nous conseiller sur la manière dont nous pourrions procéder. Lorsque notre Comité s'est rendu en Alberta, cet été, un groupe connu sous le nom de Valleyview Grain Transportation Action Committee nous a présenté un mémoire assez substantiel.

Valleyview se trouve au nord-ouest d'Edmonton. C'est une petite localité rurale très active, qui prend de l'expansion. Elle compte environ 1,300,000 acres de terrain de catégories 2, 3 et 4, et environ 300,000 acres actuellement cultivées. Plus précisément, la région de Valleyview, dont la population s'élève à près de 5,400 habitants, compte environ 700 agriculteurs, qui cultivent surtout des céréales. Le problème est qu'à Valleyview, il n'existe pas de silo à céréales. C'est une agglomération de 2,050 habitants et s'il n'existe pas de silo, c'est parce qu'ils ne sont pas sur une ligne de chemin de fer. En conséquence, ces producteurs sont obligés de transporter leurs céréales jusqu'à Donnelly, qui se trouve à 50 milles de là, à Falher, qui se trouve à 52 milles, à High Prairie, situé à une distance de 56 milles, ou à Grande Prairie, qui se trouve à 65 milles. Vous vous souvenez qu'au moment où nous parlions d'abandonner les lignes d'intérêt local et de rationaliser les services ferroviaires, il y a eu un tollé général, puisque le trajet à parcourir était prolongé jusqu'à 12 ou 15 milles. Ces gens-là sont obligés d'aller aussi loin pour transporter leurs céréales.

Je répète que la superficie cultivable est de 1,300,000 acres. La situation empirera. Les producteurs doivent actuellement dépenser à peu près 50 cents par boisseau pour transporter leurs céréales jusqu'aux silos. Ils proposent qu'on plante un silo à l'écart d'une ligne de chemin de fer et de là, les céréales seraient transportées jusqu'à Edmonton ou jusqu'à un lieu central, ce qui permettrait de couvrir partiellement ces frais, puisque dans la zone qui relève de la Commission du blé, le transport et la distribution des céréales repose sur le principe de l'équité et du partage des coûts.

Premièrement, le problème a-t-il été porté à l'attention de votre Commission? Votre Commission peut-elle faire quelque chose? Serait-elle préparée à se pencher sur la question et à formuler éventuellement des recommandations ou à proposer des innovations pour desservir cette région?

M. Benson: Tout d'abord, cela n'a pas été officiellement porté à l'attention de la Commission, ni, individuellement, à l'attention de ceux qui en font partie, ni à celle de notre personnel, du moins à ma connaissance. Quoi qu'il en soit, si

[Text]

certainly have a look at it and see if there is anything within our power we can do to help the people.

Mr. Mazankowski: It may very well be that it has been brought to the attention of your western branch.

Mr. Benson: Of course. Well, if it has not, it will be as soon as you let me have their submission.

Mr. Mazankowski: I will be very happy to provide that information to you, and perhaps providing the additional that may be required, because it is not a problem that will go away.

The Alberta government has commissioned a study which I can include as well. We had some encouraging remarks from the minister the other day, indicating that perhaps there could be some way in which a joint arrangement between the two levels of government, the railways and the elevator companies could be pulled together to redress this problem. If there is anything that your commission can do in the form of advancing a recommendation, I think it will be greatly appreciated.

Mr. Benson: We certainly will have a look at it.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to return to three points with Mr. Benson, one in particular having to do with some further remarks of the Auditor General. He said in his report—and this has to do with the rehabilitation program and branch lines—that rehabilitation costs and equipment costs paid for by the government are included by the railways in their unit costs in subsidy claims paid to them by the CTC. To quote the Auditor General, he said:

Because of the potential high-dollar impact of the prairie branch line rehabilitation program on subsidy payments to be made by the CTC for uneconomic branch lines, a decision is required on whether the railways should be reimbursed twice for the prairie branch line rehabilitation program now being carried on in western Canada.

In other words, he is asking if we should pay almost \$2 billion for a project that will cost \$1 billion. We will pay \$1 billion directly to the railways, through the Rehabilitation Fund, and then wind up paying almost another \$1 billion through increases in future subsidies if rehabilitation costs are included in subsidy claims. The Auditor General recommended:

The Commission should decide at an early date whether Canada's contribution to the prairie branch line rehabilitation program should be permitted as an element of cost in uneconomic branch line subsidy claims made under the Railway Act.

[Translation]

vous voulez bien me remettre un exemplaire du mémoire, nous l'étudierons, pour déterminer s'il est en notre pouvoir d'aider ces gens-là.

M. Mazankowski: Il se peut très bien que le problème ait été signalé à votre direction de l'Ouest.

M. Benson: Bien sûr, Sinon, ce sera fait dès que vous me ferez parvenir leur mémoire.

M. Mazankowski: C'est avec plaisir que je vous le communiquerai et que je vous fournirai tous les renseignements complémentaires dont vous pourriez avoir besoin, car ce n'est pas un problème susceptible de disparaître.

Le gouvernement de l'Alberta a déjà fait faire une étude que je peux joindre également. L'autre jour, le ministre nous a tenu des propos assez encourageants en laissant entendre qu'un accord pourrait intervenir entre les deux paliers de gouvernement, la compagnie de chemins de fer et les sociétés qui exploitent les silos, afin de remédier au problème. Je crois qu'une recommandation de votre Commission serait très appréciée.

M. Benson: Nous allons certainement étudier la question.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais revenir sur trois points avec M. Benson; l'un d'entre eux concerne en particulier certains autres propos du vérificateur général. Il affirme dans son rapport—et cela concerne le programme de réaménagement et les lignes d'intérêt local—que les dépenses d'équipement et les frais de réaménagement pris en charge par le gouvernement sont inclus par les compagnies de chemins de fer dans leurs coûts unitaires lorsqu'elles demandent des subventions qui leur sont versées par la CCT. Voici ce que dit le vérificateur général:

Étant donné les fortes répercussions financières du programme de réfection des embranchements des Prairies sur les subventions versées par la CCT pour les embranchements non rentables, il faut décider s'il convient de rembourser deux fois des compagnies de chemins de fer pour le programme de réfection des embranchements des Prairies, tel qu'il est actuellement appliqué dans l'Ouest du Canada.

Autrement dit, il se demande si nous devons payer près de deux milliards de dollars pour des travaux qui coûteront 1 milliard. Nous verserons 1 milliard de dollars directement aux compagnies de chemins de fer, par l'intermédiaire du fonds destiné à la réfection des embranchements, puis nous finirons par verser près d'un autre milliard par le biais des augmentations que subiront les futures subventions si les coûts de réaménagement sont comptés dans les demandes de subvention. Le vérificateur général a demandé ce qui suit:

La Commission devrait rapidement décider si l'on devrait autoriser que la contribution du Canada au programme de réfection des embranchements des Prairies soit calculée dans les coûts lorsqu'une demande de subvention est présentée au titre de la Loi sur les chemins de fer, dans le cadre d'un embranchement non rentable.

[Texte]

I am wondering if the CTC has made a decision on this. Surely to gosh they are not going to go along with that nonsense that they can claim money that the country has already paid them to rehabilitate lands. They could claim that as costs for the purposes of claiming further branch line subsidies.

• 1215

Mr. Benson: The commission has made a decision to disallow ownership costs, as this would be construed as billing the government under one program for costs that have already been paid under another program. We have made that decision.

Mr. Benjamin: Good show; glad to hear it. In the matter of subsidizing railroads to pay income tax, in paying subsidies for branch lines and passenger trains, the CTC pays the railways costs of capital, return on the money invested in lines and equipment. In August of last year, the CTC decided they would begin to include an allowance for income tax in determining the cost of capital, so now the CTC is going to subsidize the railways for the income tax they have to pay on subsidies.

It would be nice, Mr. Chairman, if the federal government were as generous with senior citizens and paid them for the income tax they have to pay on their pensions. The railways have not agreed to reinvest the extra subsidy they will receive as a result of this decision. The CPR is going to be subsidized at the rate of 19 per cent for the investment in branch lines, supposedly so that it will maintain branch lines and passenger services as an ongoing operation.

Now, they did not reinvest that cost of capital subsidy before. Anybody who looks at the rundown tracks and other facilities can tell you that. You do not have to be an accountant. They will not reinvest the money now either, I submit. Under this decision, the railways will receive about \$44 million a year more for branch line and passenger train subsidies without any guarantee of better service. What is that \$73 million supplementary estimate for?

Mr. Benson: The \$73 million has nothing to do with the particular question you have raised.

Mr. Benjamin: I see.

Mr. Benson: The question you have raised is with respect to the determination of the cost of capital in railways. It is largely applied to the CPR and will apply to both railways as CNR become taxable. If you have an investment there is a cost of capital if you invest in anything. You should get some rate of return on your investment. Agreed?

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Benson: Now, that rate of return can only be determined if you are investing in something after you have deducted the tax. I am not talking about the individual subsidy on the branch lines, but if you are determining how much and what kind of return you got on the capital invested, it has to be after you have deducted the tax because that is what you get.

[Traduction]

Je me demande si la Commission des transports a pris une décision à ce sujet. Elle ne va tout de même pas leur permettre de réclamer une deuxième fois de l'argent que le pays leur a déjà versé pour la remise en état des terres. Ils pourraient le réclamer à titre de frais pour pouvoir obtenir des subventions supplémentaires pour les lignes secondaires.

M. Benson: La Commission a décidé de rejeter les frais de propriété, car cela reviendrait à facturer le gouvernement en vertu d'un programme, pour des frais déjà remboursés en vertu d'un autre. C'est la décision que nous avons prise.

M. Benjamin: Bravo, je suis heureux de l'entendre. Pour aider les chemins de fer à payer leurs impôts, en versant des subventions pour les lignes secondaires et les trains de voyageurs, la Commission des transports rembourse les coûts en capital des chemins de fer, le manque à gagner sur les capitaux investis dans la construction de voies et l'achat de matériel. En août dernier, la Commission a décidé d'inclure une allocation d'impôt dans son calcul du coût en capital, si bien que désormais, elle subventionnera les impôts que les chemins de fer ont à payer sur leurs subventions.

Monsieur le président, il serait fort agréable que le gouvernement soit aussi généreux avec les personnes âgées et assume l'impôt qu'elles doivent payer sur leur pension. Les chemins de fer n'ont pas accepté de réinvestir la subvention supplémentaire que cette décision leur rapportera. Le Canadien Pacifique sera subventionné à 19 p. 100 pour les lignes secondaires, dans l'espoir qu'il maintiendra en retour ces lignes secondaires et les services voyageurs.

Or, auparavant, le CP ne réinvestissait pas cette subvention pour les coûts en capital. Il suffit de regarder l'état des voies et des autres installations pour s'en rendre compte. Il n'est pas nécessaire d'être comptable. Je suis certain qu'ils ne réinvestiront pas plus cet argent maintenant. En vertu de cette décision, les chemins de fer recevront 44 millions de dollars de subventions supplémentaires par année pour les lignes secondaires et les services voyageurs, sans aucune garantie d'amélioration de ces services. A quoi correspond ce budget supplémentaire de 73 millions de dollars?

M. Benson: Ces 73 millions de dollars n'ont rien à voir avec la question que vous venez de poser.

M. Benjamin: Je vois.

M. Benson: Votre question portait sur la détermination du coût en capital pour les chemins de fer. Cela s'applique surtout au CP, et cela s'appliquera aux deux chemins de fer, lorsque le CN deviendra imposable. Les investissements sont toujours accompagnés de coûts en capital. Il est normal que votre investissement vous rapporte quelque chose, n'est-ce pas?

M. Benjamin: D'accord.

M. Benson: Le rapport de cet investissement ne peut être calculé qu'après déduction des impôts. Je ne parle pas des subventions individuelles pour les lignes secondaires, mais si vous voulez calculer combien ces capitaux investis vous ont rapporté, il faut le faire après avoir déduit l'impôt, pour avoir le chiffre réel.

[Text]

It is the same as if you invest in Canada Savings Bonds. What you get as a real return is after you have paid the tax on the amount you invest and that is the only purpose for which the determination of the cost of capital is made. However, when you have the cost of capital determined, it becomes a cost involved in determining the over-all operating costs of the business, your individual business or of any business. Therefore, it will be included in determining the cost that are involved by you. It can not be avoided.

Mr. Benjamin: Well, I do not know how this jibes. I am no expert in this thing. Maybe I am trying to learn something. But it seems to me that if the Canadian Pacific borrows x millions of dollars and the cost of capital is the cost of those...

Mr. Benson: It may not be borrowed money. It may be re-invested. It may be funds invested, shareholders' funds. That is all capital.

Mr. Benjamin: All right. Then, surely when you are applying subsidies you should not subsidize what they should legally have to pay for income tax.

Mr. Benson: I think the simplest way is for me to send you a memorandum on this. Or the cost of capital you hand to determine all the cost. In the case of bonds it is very simple because you pay the interest—it is in as a cost—and it is allowed as a deduction for tax purposes. It is in as a cost and it is included in your overhead if you are operating a business. When you get down to a personal investment, you have to throw the income tax back in to determine what rate of return you are getting on your own money that is involved here.

• 1220

Mr. Benjamin: I hope you recommend to the government that they give the old age pensioners the same deal.

Mr. Mayer: Just on a point of information...

The Chairman: Supplementary, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I was just going to say, I am not agreeing or disagreeing with the railways, but the railway's position, as I understand it is that the money they are getting for upgrading is really their money; it is money that they should have had, had the rates been higher.

Mr. Benjamin: This is not the operating, this is the subsidies for branch lines and passenger lines.

Mr. Mayer: It is the same thing. It is money that they say they should have earned out of the marketplace. They are getting it from the government and therefore it should be treated as income and I think, if you bear that principle in mind, it will make you understand why they are talking about income tax the way they are.

Mr. Benson: It is, in effect, treated as income. Incidentally, the matter of cost of capital is not a simple matter. We dealt with it in our decision on the uniform classification of accounts, it was dealt with to some degree in the income tax decision. If you do not have those two decisions, I will be glad to provide them for you. At the end of the uniform classifica-

[Translation]

Il en va de même si vous investissez dans des obligations d'épargne du Canada. Vous ne pouvez avoir le rapport réel qu'après avoir déduit l'impôt que vous avez versé sur le montant investi, et c'est la seule raison pour laquelle nous faisons ce calcul du coût en capital. Cependant, une fois le coût en capital calculé, il devient une dépense à inclure dans les frais généraux de fonctionnement de votre entreprise, de toute entreprise. Par conséquent, vous les incluez dans vos frais généraux. C'est inévitable.

M. Benjamin: Je ne sais pas vraiment comment cela marche, je ne suis pas spécialiste. J'essaie peut-être d'apprendre quelque chose, mais il me semble que si le Canadien Pacifique emprunte x millions de dollars et que le coût en capital est le coût de ces...

M. Benson: Ce n'est pas forcément de l'argent emprunté, cela peut être de l'argent réinvesti. Cela peut être des fonds investis, par exemple, les fonds des actionnaires. Tout cela, c'est du capital.

M. Benjamin: Très bien. Dans ce cas, s'agissant de subventions, vous ne devriez pas subventionner ce qu'ils devraient légalement payer au titre de l'impôt.

M. Benson: Je pense que le plus simple serait que je vous envoie un mémo à ce sujet. Dans le calcul du coût en capital, il faut calculer tous les coûts. Quand il s'agit d'obligations, c'est très simple, car vous payer l'intérêt—cela correspond à une dépense—et vous pouvez le déduire de vos impôts. Cela correspond à une dépense et cela peut être inclus dans vos frais généraux si vous avez un commerce. S'agissant d'un investissement personnel, il vous faut inclure cet impôt pour calculer le rapport réel de votre investissement.

M. Benjamin: J'espère que vous recommanderez au gouvernement d'offrir aux personnes âgées le même marché.

M. Mayer: Un renseignement...

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je ne suis ni d'accord ni en désaccord avec les chemins de fer, mais il demeure, si je comprends bien, que l'argent qu'ils obtiennent pour se moderniser est en réalité leur propre argent: c'est l'argent qu'ils auraient dû avoir si les taux avaient été plus élevés.

M. Benjamin: Je parle uniquement des subventions pour les lignes secondaires et les lignes de voyageurs.

M. Mayer: C'est la même chose. Selon eux, c'est le rapport qu'ils auraient obtenu sur le marché. C'est le gouvernement qui leur verse cet argent et, par conséquent, cela devrait être considéré comme un revenu; si vous comprenez bien ce principe, vous comprendrez pourquoi ils parlent d'impôt de cette manière.

M. Benson: Cet argent est en effet considéré comme un revenu. J'ajouterai que la question du coût en capital n'est pas simple. Nous l'avons développée dans notre décision relative à la classification uniforme des comptes, nous l'avons développée jusqu'à un certain point dans notre décision concernant les impôts. Si vous n'avez pas ces deux décisions, je serai heureux

[Texte]

tion of accounts decision, we decided that we may have to have a hearing with respect to cost of capital in railways.

Mr. Benjamin: A final thing, Mr. Chairman, on a more positive note . . .

The Chairman: Quickly, please.

Mr. Benjamin: . . . looking to the future, I am wondering what CTC have done, if anything, in the matter of electrification of rail lines, and I invite Mr. Benson and other members of the commission to read my speech in the budget debate a week or so ago. In the light of what is going on in rail transportation in the rest of the world, except for Canada and the United States, and the whole matter of the transferring of fossil fuels, not only by way of conservation, I would like to point out, Mr. Chairman, that if we were to electrify 10,000 miles of railway line in Canada it would handle 75 per cent of the traffic.

The amount of diesel fuel you would save, that you could transfer to some other aspect, for example, would seed and harvest two prairie crops in the three prairie provinces, or it would heat X number of homes, or it would be sufficient diesel fuel to run all our interprovincial bus systems for 25 years. This is an area where a 10 to 15 year program of electrifying these main lines of our railways would not only be a remarkable investment at a cost of \$2.5 to \$3 million which is half of what it costs for one Syncrude plant, but would save more fuel than one Syncrude plant would produce. Are CTC looking into this? Have they got our railroads working on it?

Mr. Benson: The railways have been . . .

Mr. Benjamin: I know they have, off and on, for the last 50 years.

Mr. Benson: The CN and the CPR have been looking at it seriously, and they have talked to us about the problems and where it might lead. We have been interested in electrification as well, and I am sure we will have a better knowledge of what would happen after we read your speech.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will send you a copy of a paper we produced.

Mr. Benson: I would very much like to see it.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Benson, I think when you were talking to Mr. Fisher you said that CTC inspectors do not relieve the railways of living up to the safety standards. Was the CTC involved in the decision to extend the service time before they checked the trucks, rails and repacked journals, because they have extended it? It used to be three years, now they have extended it. Were you involved in that decision, and if so, why?

Mr. Benson: That was not based on a CTC regulation; it was based on the American Association of Railways' recom-

[Traduction]

de vous les faire parvenir. Quand nous avons pris notre décision relative à la classification uniforme des comptes, nous avons décidé qu'il nous faudrait peut-être tenir une audience au sujet du coût en capital pour les chemins de fer.

M. Benjamin: Une dernière chose, monsieur le président, sur une note plus positive . . .

Le président: Rapidement, s'il vous plaît.

M. Benjamin: . . . considérant l'avenir, je me demande ce qu'a fait la Commission des transports, si elle a fait quelque chose, en matière d'électrification des lignes ferroviaires, et j'inviterai M. Benson et les autres membres de la commission à lire le discours que j'ai fait il y a une ou deux semaines pendant le débat sur le budget. Compte tenu de l'évolution en matière de transport ferroviaire dans le monde entier à l'exception du Canada et des États-Unis, et compte tenu de la conversion à d'autres combustibles, et non pas de simples mesures de conservation, j'aimerais vous signaler monsieur le président, que l'électrification de 10,000 milles de lignes ferroviaires au Canada correspondrait à 75 p. 100 du trafic.

Le volume de combustible diesel économisé et utilisé ailleurs permettrait, par exemple, deux récoltes supplémentaires dans les trois provinces des Prairies, ou permettrait de chauffer un nombre x de maisons, ou d'alimenter pendant 25 ans tous nos réseaux de bus interprovinciaux. Un programme d'électrification sur 10 à 15 ans des principales lignes de nos chemins de fer correspondrait non seulement à un investissement remarquable pour un coût de 2.5 à 3 milliards de dollars, c'est-à-dire la moitié de ce que coûte une raffinerie Syncrude, mais économiserait plus de combustible qu'une raffinerie Syncrude peut en produire. La commission étudie-t-elle cette possibilité? A-t-elle demandé aux chemins de fer de se pencher sur ce problème?

M. Benson: Les chemins de fer ont . . .

M. Benjamin: Je sais, cela fait 50 ans qu'ils y pensent.

M. Benson: Le CN et le CP se sont penchés sérieusement sur la question, et ils nous ont parlé des problèmes que cela pourrait éventuellement poser. Nous nous sommes également intéressés à l'électrification, et nous serons certainement mieux à même d'en juger après avoir lu votre discours.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous enverrai un exemplaire d'un document que nous avons préparé.

M. Benson: Je serai très heureux de le voir.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Benson, je crois que vous avez dit à M. Fisher que la présence d'inspecteurs de la Commission des transports ne diminue en rien la responsabilité des chemins de fer en matière de normes de sécurité. La Commission des transports a donné son approbation à la décision de prolonger la période entre les révisions? Autrefois cela se faisait tous les trois ans, mais maintenant cette période a été prolongée. Avez-vous été consulté et, dans ce cas, quelles sont les raisons?

M. Benson: Cette décision n'a pas été fondée sur un règlement de la Commission des transports mais sur une recom-

[Text]

mendation. I could look into what the results have been vis-à-vis the operations of the Canadian railways.

Mr. Turner: In your opinion, is this a good policy when the railways are cutting car department staff all the time? You have less men doing more work. You told Mr. Fisher that you have five expert inspectors on dangerous goods. You have two located in Toronto; that means three to look after the rest of Canada. Montreal is a big city; how many have you in Montreal?

Mr. Benson: We have one in Montreal.

Mr. Turner: One in Montreal? So that is three in two big cities. You have one in Vancouver.

• 1225

Mr. Benson: These are real specialists, though. We have inspectors there as well.

Mr. Turner: Do they work 9 to 5?

Mr. Benson: I can assure that they do not work 9 to 5, because these fellows, whenever there is an accident that involves a dangerous commodity, are out there, and the hours they have to work where there is an accident such as Mississauga, are . . .

Mr. Turner: I know that. Do they work five days a week in normal times?

Mr. Benson: They are available on call all the time.

Mr. Turner: So, if the railway cut the car department and lengthened the inspection and changing or repacking of journal boxes, and all you are going to hire is 17 more, and they are all saying we are going to have increased business, why do we not have the prospect of looking at more accidents because we have less service to the equipment?

Mr. Benson: What we do—and you know this very well, Mr. Turner—is produce safety regulations for the railways. One of the chief jobs our railway safety section has is to make sure that these are being enforced, that the railways are carrying them out. What I said earlier on was that I did not want us to get into a position where I did not know specifically how many inspectors we might have to have, because you could move to the position where, because you had more inspectors, the railways would cut back and what they are doing. I do not want that to happen. It will not happen if we can at all prevent it.

Mr. Turner: When we had Bill C-18 in the committee here the union made charges that the railroads were trying to get the employees to violate the rules. I know it happens; you know it happens. You cannot prove it though.

Now, here we have a case right in London, Ontario. They are going to eliminate 12 employees plus relief men off seven crossings on the CNR. They are going to put CTC through London, Ontario. They expect to run it at 50 miles an hour, and yet we had people at Mississauga saying: You must slow down the trains in a built-up area.

[Translation]

mandation de l'Association américaine des chemins de fer. Je pourrais regarder quelles ont été les conséquences pour les chemins de fer canadiens.

M. Turner: A votre avis, est-ce une bonne politique, alors que les chemins de fer n'arrêtent pas de réduire leurs effectifs? Il y a de moins en moins d'employés pour faire de plus en plus de travail. Vous avez dit à M. Fisher que vous aviez cinq inspecteurs spécialisés pour les marchandises dangereuses. Vous en avez deux à Toronto; ce qui signifie qu'il n'y en a que trois autres pour le reste du Canada. Montréal est une grande ville, combien en avez-vous à Montréal?

M. Benson: Nous en avons un à Montréal.

M. Turner: Un à Montréal? Cela fait donc trois dans deux grandes villes. Vous en avez un à Vancouver.

M. Benson: Il s'agit de spécialistes, nous avons d'autres inspecteurs.

M. Turner: Travaillent-ils de 09 h 00 à 17 h 00?

M. Benson: Je peux vous assurer qu'ils ne travaillent pas de 09 h 00 à 17 h 00, car chaque fois qu'il y a un incident impliquant une marchandise dangereuse, ils se rendent sur place immédiatement. Et les heures qu'ils font en cas d'accidents comme celui de Mississauga . . .

M. Turner: Je sais. En temps normal, travaillent-ils cinq jours par semaine?

M. Benson: Ils sont disponibles en permanence.

M. Turner: Si les chemins de fer réduisent leurs effectifs, prolongent les périodes d'inspection et de remplacement ou d'entretien des boîtes de roulement à billes, embauchent seulement 17 employés supplémentaires, tout en prédisant une utilisation croissante, comment ne pas éviter d'envisager une augmentation des accidents directement proportionnelle à la réduction des services d'entretien du matériel?

M. Benson: Nous ne faisons—et vous le savez très bien, monsieur Turner—que produire des règlements de sécurité pour les chemins de fer. Une des tâches principales de notre service de sécurité ferroviaire est de s'assurer que ces règlements sont appliqués, que les chemins de fer les respectent. J'ai dit plus tôt que je ne voulais pas être amené à ne plus savoir exactement combien d'inspecteurs il nous faudrait, car en augmentant leur nombre, les chemins de fer réduiraient d'autant les services qu'ils assurent. Je ne veux pas que cela arrive. Cela n'arrivera pas si nous pouvons l'empêcher.

M. Turner: Lors de l'étude du Bill C-18, le syndicat a accusé les chemins de fer d'inciter les employés à violer les règlements. Je sais que cela arrive, vous savez que cela arrive. Cependant, vous ne pouvez le prouver.

Or, nous avons un cas précis à London, Ontario. Le CN essaie de supprimer les postes de 12 employés plus ceux de l'équipe de relève responsable de sept passages à niveau. Ils comptent traverser le territoire de London à 50 milles à l'heure, alors qu'on nous a demandé à Mississauga de faire ralentir les trains dans les zones construites.

[Texte]

Now, what did they do? They did not come to the member of Parliament. They did not go through the union. They go down to City Hall and they make a deal—that is the way it looks—and then we find out afterwards. These 12 employees plus the relief men are rehabilitated men. What do we do with these broken lives once they are laid off? They say they will be taken care of, but they do not say how.

Mr. Benson: I certainly appreciate your concern in this matter. It is not really a matter that I can deal with. You are going to have the Canadian National here in front of your committee very soon, and I suggest that you take it up with the CNR.

Mr. Turner: I have documents in my office that the CTC was approached by—I think it was signed by Mr. Hibbard. Why all the secrecy? Why go in the back door? Why do you not be honest and come out and say, this is what we want to do; this is what the CNR wants to do.

Mr. Benson: Who was approached by whom? I have not the letter in front of me.

Mr. Turner: Well, I have the letter so . . .

Mr. Benson: Send me the letter and I will comment on the letter.

Mr. Turner: If you are going to have to slow down trains at Mississauga, why are you going to speed them up through London, Ontario, when it is yard speed now and up to 50 miles and hour in CTC territory and it is a built-up area?

Mr. Benson: There has to be a reason for allowing a speed up of trains and I certainly will look at the particular situation. I have not got the information.

Mr. Turner: I have the information. I will certainly send it to you.

Mr. Benson: Give me the information. I do not think in any case that you have given me information and you have not got an answer back.

Mr. Turner: I do not like the idea of bypassing the union when there are 15 employees who are rehabilitation people—legs off, arms off, cannot work—and we just dump them on the street. I know how the CNR and the CPR are; they could not care less about people. Somebody has to look after these broken lives, and I think it is our responsibility to make sure they are taken care of in writing.

Mr. Benson: I really cannot comment on that.

Mr. Turner: I will send you the information. Thank you, sir.

Mr. Benson: Send me the information and I will let you know.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Mayer.

• 1230

Mr. Mayer: I would just like a brief supplementary question, Mr. Chairman, with regard to what Mr. Mazankowski said about verifying the expenditures of money on the upgrading procedure. One of the suggestions that has come to me—

[Traduction]

Or, qu'ont-ils fait? Ils ne se sont pas adressés aux députés. Ils ne se sont pas adressés aux syndicats. Ils se sont directement adressés à l'hôtel de ville, ont semble-t-il conclu un marché, que nous découvrons après coup. Ces 12 employés, plus l'équipe de relève, sont des gens déjà réadaptés; que ferons-nous de ces vies brisées quand ils auront été mis à pied? Le CN dit qu'il s'en occupera, mais il ne dit pas comment.

M. Benson: Je comprends certainement votre inquiétude. Cela n'entre pas véritablement dans mes compétences. Le Canada National sera très bientôt devant votre Comité, et je suggère que vous lui posiez cette question.

M. Turner: J'ai dans mon bureau des documents indiquant que la Commission des transports a été contactée par—je crois que la signature est d'un certain M. Hibbard. Pourquoi tout ce secret? Pourquoi passer par la porte de service? Pourquoi ne pas être honnête et dire ouvertement: «C'est ce que nous voulons faire; c'est ce que le CN veut faire».

M. Benson: Qui a été contacté par qui? Je n'ai pas cette lettre.

M. Turner: J'ai cette lettre et, par conséquent . . .

M. Benson: Envoyez-moi cette lettre et je vous ferai parvenir un commentaire.

M. Turner: Si vous décidez de faire ralentir les trains passant à Mississauga, pourquoi les faire accélérer pendant la traversée de London, pourquoi passer d'une vitesse au pas—à l'heure actuelle—à 50 milles à l'heure sur un territoire de la Commission et dans une zone construite?

M. Benson: Il doit y avoir une raison pour autoriser une plus grande vitesse et je veux savoir pourquoi. Je n'ai pas ce renseignement.

M. Turner: J'ai ce renseignement. Je vous l'enverrai.

M. Benson: Communiquez-moi ce renseignement. De toute manière, je ne pense pas que m'ayez communiqué de renseignement sans recevoir de réponse.

M. Turner: Je n'aime pas l'idée de passer par-dessus le syndicat, alors qu'il s'agit de 15 employés réadaptés—jambes en moins, bras en moins, incapables de travailler—qu'on va simplement mettre à la rue. Je connais le CN et le CP, je sais qu'ils s'en contrefichent éperdument. Quelqu'un doit s'occuper de ces vies brisées, et j'estime que nous avons le devoir de nous assurer qu'on s'occupe d'eux et pas seulement verbalement.

M. Benson: Je ne peux pas vraiment faire de commentaire.

M. Turner: Je vous enverrai ces renseignements. Merci, monsieur.

M. Benson: Envoyez-moi ces renseignements et je vous tiendrai au courant.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aimerais simplement poser une petite question supplémentaire, monsieur le président, au sujet de la question de M. Mazankowski relative à la vérification des dépenses pour la modernisation. Une solution—et elle n'est pas nouvelle,

[Text]

and it is not new; I think it has been talked about a lot—is to consider the possibility of tendering a portion of the moneys that are spent each year on the upgrading process and in that way have vérification through the public tender process. It seems to me that this is something you people should look at and look at very closely, because you are spending government money. One of the ways to spend it effectively is to give the private sector, away from the railways, a chance to bid on it.

I have talked to people and I have been in that business a little myself; I know there are people available that would be able to bid on a portion of some of the money that is spent each year. I am wondering what your position is on that; if you are considering it and if not, why not?

Mr. Benson: First of all, we do not expend the money, the Ministry of Transport does. The money, per se, does not go through us. We do the audit. We have no responsibility for instituting in this case. We act as consultants, really outside of the process. The Ministry of Transport makes the grants with regard to branch line rehabilitation. We come in later and audit the costs involved.

Mr. Mayer: Let me approach it this way, then.

Mr. Benson: We do not let the tenders. We do not say who does the work, in effect.

Mr. Mayer: But would it make sense to you to recommend to the Minister of Transport that some of this money be spent through the tendering process as a way of verifying? Say you people are coming back and hiring engineers and everything else, and saying: this is what we think it should have cost, we think the taxpayers of Canada got good value for their dollar. What would be wrong with using the public tender process? That is the way everything is billed.

I have heard all kinds of arguments to say that technically we cannot do it. The answer to that is, if we can tender to send people to the moon then we can sure tender to send people out to build a couple of pieces of steel across the flat prairies.

Mr. Benson: I really do not know about the situation and what the difficulties involved would be in tendering. We have really nothing to say about it. It is a submission that should be made to the Minister of Transport. If one looks at it without knowing all of the details involved, sure, the tender looks pretty good but I really do not know in the particular circumstances whether it is impossible or not. You know, I cannot form an opinion if I have not got the facts.

Mr. Mayer: All I was trying to get at is if in the process of verifying that the railways are spending money and we are getting value for our dollar, which Mr. Mazankowski quoted out of the annual report, that would be one procedure that you would be prepared to look at as a way of verifying that the money is being spent properly.

Mr. Benson: Certainly if we come across ways in doing our audit, but we are now going to supervise for the Ministry of Transport an audit being done by people outside of the com-

[Translation]

il en a été beaucoup question—serait d'envisager d'offrir une partie des sommes consacrées chaque année à la modernisation, cette offre publique permettant de faire cette vérification en même temps. Il me semble que vous devriez étudier cette possibilité de très près, car il s'agit de l'argent du gouvernement. Une des manières de le dépenser efficacement est de donner au secteur privé la possibilité de faire des offres.

J'en ai parlé à certains et j'ai travaillé un peu moi-même dans ce domaine; je sais que certains pourraient faire des offres sur une partie de cet argent dépensé cette année. Je me demande quelle est votre position à ce sujet, envisagez-vous cette possibilité, et dans le cas contraire, pourquoi?

M. Benson: Premièrement, ce n'est pas nous qui dépensons cet argent, c'est le ministère des Transports. Cet argent, en tant que tel, ne passe pas par nous. Nous ne sommes responsables que de la vérification dans ce cas. Nous agissons en tant que consultants, nous ne sommes concernés que de l'extérieur, en réalité. C'est le ministère des Transports qui est responsable des subventions pour la remise en service des lignes secondaires. Nous n'intervenons que plus tard au niveau de la vérification.

M. Mayer: Dans ce cas, je vous poserai la question d'une autre manière.

M. Benson: Nous n'avons rien à voir avec l'appel d'offres, ce n'est pas nous qui choisissons celui qui fera le travail.

M. Mayer: Ne trouveriez-vous pas, pourtant, raisonnable de recommander au ministre des Transports qu'une partie de cet argent soit attribuée par appel d'offres, ce qui permettrait ainsi la vérification? Après avoir étudié le rapport des ingénieurs que vous auriez embauchés, vous pourriez conclure que ce coût est tout à fait raisonnable, que l'argent des contribuables canadiens a été dépensé à bon excient. Pourquoi ne pas vouloir faire d'appel d'offres? C'est ainsi que tout se fait.

J'ai entendu toutes sortes d'arguments démontrant que techniquement c'était impossible. Si nous pouvons faire un appel d'offres pour envoyer des gens sur la lune, nous pouvons sûrement faire un appel d'offres pour envoyer des gens poser quelques morceaux d'acier dans les Prairies.

M. Benson: Je ne connais pas vraiment la situation et les problèmes que poserait un appel d'offres. A la vérité, nous n'avons rien à dire à ce sujet. Cette question devrait être posée au ministre des Transports. Sans connaître tous les détails, il est certain que cette méthode semblerait excellente, mais je ne connais pas les circonstances particulières permettant de déterminer si c'est possible ou non. Je ne peux me former une option sans connaître les faits.

M. Mayer: J'essaie simplement de démontrer que, pour s'assurer que les chemins de fer dépensent notre argent à bon escient—la citation de M. Mazankowski était tirée du rapport annuel—cette méthode pourrait s'avérer la bonne et il serait peut-être bon que vous l'étudiez.

M. Benson: Nous pouvons certainement le faire au cours de notre vérification, mais nous ne superviserons pas à la place du ministère des Transports, une vérification étant faite par des

[*Texte*]

mission. If we find ways that expenditures could have been reduced in doing it, we certainly would bring it to the attention of the ministry. But it is a ministerial decision; it is not ours.

Mr. Mayer: Thank you, very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Fisher would like one question and I might like a couple myself.

Mr. Fisher: I just want to follow up on the same idea that Mr. Turner raised. Five inspectors for these kinds of things, specialists or not, and another 55 supplementing them, does not seem to be a very impressive number. It comes to my mind—and I will send you the article so that you are not looking at this blind—that the Canadian Pacific official who testified at the Grange inquiry indicated that Canadian Pacific do not have rear view mirrors on their locomotives, and Canadian Pacific this fall are scheduled to put hot box detectors on their main line between London and Toronto.

Canadian National have rear view mirrors and Canadian National put those hot box detectors in on that main line in 1968. I think that we should be aware that your 60 inspectors or five specialists and 55 supplementary people, are not an adequate number and that the railroads do not have safety. Quite rightly; they are a public company and they want to earn some money and safety is not going to be their number one concern. They are going to look at their schedules and their profits as well as at their safety standards.

I do not think we should be relying only on rail or company inspectors to keep the standards up. As I say, I will send you this stuff from the newspaper. This gentleman is quoted in the Mississauga paper as saying that he would not put rear view mirrors on his trains because the engineers would spend all their time looking out at the back. It is a strange kind of statement.

• 1235

Mr. Benson: I will agree 100 per cent with the part of your statement with regard to the necessity of our having more people in this particular area. Indeed, I appreciate your support in this regard and you are in a better position to make that support known than I. I can merely make my statement to the Minister of Transport and to the Treasury Board.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. I wonder if the committee would give me a couple of minutes to put a couple of questions to Mr. Benson.

You have in your supplementary estimates a \$2 million item for subsidies to regional air carriers. You indicated earlier that one of those carriers in Eastern Provincial Airways. Can you tell me which route or routes of Eastern Provincial Airways are still being subsidized?

Mr. Benson: Magdalen Islands, Charlottetown, Halifax, including winter cargo service, turboprop, \$1,022,000; Halifax, Goose Bay, passenger cargo jet, \$298,000.

[*Traduction*]

personnes externes à la commission. Si nous découvrons des méthodes susceptibles de réduire les dépenses, nous le signalerons certainement au ministère. Néanmoins, c'est une décision ministérielle, cette décision ne dépend pas de nous.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Fisher voudrait poser une question, j'aimerais en poser moi-même une ou deux.

M. Fisher: Je veux simplement poursuivre les questions de M. Turner. Cinq inspecteurs pour ce genre de chose, qu'il s'agisse de spécialistes ou non, plus 55 autres, cela ne semble pas beaucoup. Je me rappelle—je vous fais parvenir l'article pour que vous sachiez de quoi il retourne—que le représentant du Canadian Pacifique qui a témoigné lors de l'enquête Grange a indiqué que les locomotives du Canadien Pacifique n'avaient pas de rétroviseurs et qu'ils devaient installer cet automne des détecteurs de surchauffe sur leur ligne principale entre London et Toronto.

Les locomotives du Canadien National ont des rétroviseurs et le Canadien National a installé des détecteurs de surchauffe sur cette ligne principale en 1968. Nous devrions tous savoir que ces 60 inspecteurs ou ces cinq spécialistes, plus 55 inspecteurs, ne représentent pas un nombre suffisant et que la sécurité ferroviaire est inexistante. C'est logique. Il s'agit d'une compagnie publique qui veut gagner plus d'argent, et la sécurité n'est pas une priorité. Elle va examiner ses horaires, ses bénéfices, et ses normes de sécurité.

Nous ne devrions pas nous fier uniquement aux inspecteurs des compagnies ferroviaires. Je vous enverrai donc cet article. Ce responsable cité dans le journal de Mississauga a dit qu'il n'installerait pas de rétroviseurs, car les mécaniciens passeraient leur temps à regarder derrière eux. C'est une déclaration étrange.

M. Benson: Je suis entièrement d'accord avec vous sur la nécessité d'avoir plus de personnel dans ce domaine. Je vous remercie même de votre appui et vous êtes plus en mesure de le faire savoir que moi. Je ne peux qu'en parler au ministre des Transports et au Conseil du Trésor.

Le président: Merci, monsieur Fisher. J'espère que le Comité voudra bien me permettre de poser une ou deux questions à M. Benson.

Dans votre budget supplémentaire, figure un crédit de deux millions de dollars destiné à subventionner les transporteurs aériens régionaux. Vous avez indiqué un peu plus tôt qu'un de ces transporteurs était Eastern Provincial Airways. Pouvez-vous me dire quelles lignes d'Eastern Provincial Airways sont toujours subventionnées?

M. Benson: Les Îles de la Madeleine, Charlottetown, Halifax y compris les services de fret en hiver, avion à hélices, \$1,022,000; Halifax, Goose Bay, fret et passager, avion à réaction, \$298,000.

[Text]

The Chairman: Thank you. I would like to put a question to you on joint fares. As you know, the national carriers provide joint fare scheduling, or through fare scheduling, to the regional carriers when the two airlines, the national airline and the regional carrier, use the same terminal. That is, when the travelling public have a choice they provide through fare schedules. But in terminals where they do not use the same terminal, where the people have no choice as to which carrier they use, joint fare scheduling is not provided.

The national carriers claim that it is not economic to provide this joint fare scheduling. It seems to me that the responsibility of the CTC is not just economic as far as the carriers are concerned, it is also service to the public. It also seems to me that where the national carriers do not fly and the regional carriers do, it is more important that joint fare scheduling should be provided in those terminals so that the people who have no choice of carrier do not have to pay a substantially higher—and it is substantially higher—fare than the people who have a choice.

Mr. Benson: We have been encouraging the two major carriers to enter into joint fare agreements with the regional carriers. It is not within our power to order them to.

The Chairman: It is not within your power?

Mr. Benson: Not to order them; we cannot set their fares. They make an application and we can reject it or accept it. But we have been encouraging the development of these kinds of fares. It is a question that has been going on for a long time and we certainly have been encouraging it.

The Chairman: Perhaps the next time they apply for fare increases you could add a little more encouragement before the increases are allowed.

Mr. Benson: We may have a public hearing and you will have every opportunity to put forward your views if that is the case.

The Chairman: All right, thank you very much. I want to take this opportunity to thank the chairman of the Canadian Transport Commission and his officials for appearing here. I think they were very forthright with us and I want to thank all members as well for their co-operation with the chair.

Adjournment, then, until 9.30 a.m., Tuesday, November 18, when we shall have the Minister of Transport before us. The meeting is adjourned.

[Translation]

Le président: Merci. J'aimerais vous poser une question sur les tarifs communs. Comme vous le savez, les transporteurs nationaux offrent des billets avec un tarif commun, ou des billets avec le tarif portant sur toute la distance, aux transporteurs régionaux lorsque les deux compagnies, la compagnie nationale et la compagnie régionale, utilisent la même aéroport, c'est-à-dire que lorsque les passagers ont le choix, ils leur offrent ces billets. Mais dans les aéroports où ils n'utilisent pas la même aéroport, lorsque les voyageurs n'ont pas le choix du transporteur, ces billets ne sont pas disponibles.

Selon les transporteurs nationaux, ce n'est pas rentable. Il me semble que la responsabilité de la Commission des transports ne se situe pas seulement sur le plan de la rentabilité pour les transporteurs, mais également sur le plan des services offerts au public. Il me semble également que, lorsque les transporteurs nationaux ne desservent par certaines destinations alors que les transporteurs régionaux le font, il est encore plus important que de tels billets soient offerts dans ces aéroports afin que ceux qui n'ont pas le choix du transporteur n'aient pas à payer un prix beaucoup plus élevé—et c'est beaucoup plus élevé—que ceux qui ont ce choix.

M. Benson: Nous avons encouragé les deux principaux transporteurs à conclure des ententes de tarifs communs avec les transporteurs régionaux. Nous n'avons pas le pouvoir de leur ordonner.

Le président: Vous n'en avez pas le pouvoir?

M. Benson: Non; nous ne pouvons fixer les tarifs. Ils font une demande que nous pouvons soit accepter soit rejeter. Mais nous avons encouragé ce genre de tarif. C'est une question qui se pose depuis un certain temps et nous les avons certainement encouragés.

Le président: La prochaine fois qu'ils feront une demande d'augmentation de tarifs vous pourriez peut-être les encourager encore un peu avant d'autoriser ces augmentations.

M. Benson: Nous aurons peut-être une audience publique et vous aurez toute possibilité d'exprimer votre avis, si vous le voulez.

Le président: Très bien, je vous remercie infiniment. Je veux en profiter pour remercier le président de la Commission canadienne des transports ainsi que ses collaborateurs. Je crois qu'ils ont été très francs avec nous, et je veux remercier également tous les députés pour leur coopération.

La séance est levée jusqu'à mardi 18 novembre 9 h 30, où nous entendrons le ministre des Transports. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President;
Mr. J. H. Green, Director, Safety and Services Branch,
Railway Transport Committee;
Mr. R. L. Gray, Director, Standards and Development
Branch, Railway Transport Committee.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président;
M. J. H. Green, directeur, Direction de la sécurité et des
services, Comité des transports par chemin de fer;
M. R. L. Gray, directeur, Direction des normes et du
développement, Comité des transports par chemin de fer.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 17

Fascicule n° 17

Tuesday, November 18, 1980

Le mardi 18 novembre 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

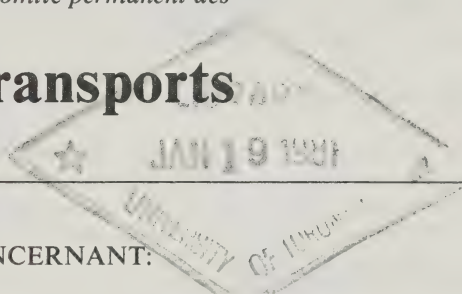
Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports



RESPECTING:

CONCERNANT:

Supplementary Estimates (B) 1980-81:
Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b
and 91b under TRANSPORT

Budget Supplémentaire (B) 1980-1981: Crédits
10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b et 91b
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin

Bockstael

Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)

Domm

Fisher

Gourd

Harquail

Mayer

McCuish

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McDermid

McKenzie

McKnight

McRae

Penner

Reid (*St. Catharines*)

Skelly

Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, November 17, 1980:

Mr. Skelly replaced Mr. Althouse;

Mr. McKnight replaced Mr. Ellis;

Mr. Forrestall replaced Mr. Mazankowski.

On Tuesday, November 18, 1980:

Mr. Domm replaced Mr. Forrestall.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 17 novembre 1980:

M. Skelly remplace M. Althouse;

M. McKnight remplace M. Ellis;

M. Forrestall remplace M. Mazankowski.

Le mardi 18 novembre 1980:

M. Domm remplace M. Forrestall.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 18, 1980
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Maltais, Mayer, McDermid, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Richard St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transport of Dangerous Goods.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated November 5, 1980, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 13, 1980, Issue No. 16*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b and 91b under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 11:12 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(24)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Maltais, Mayer, McCuish, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Other Member present: Mr. Bossy.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Richard St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Roger G. Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transport of Dangerous Goods; Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister. *From the Canadian Transport Commission:* Mr. J. H. Green, Director, Safety and Services Branch, Railway Transport Committee.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 18 NOVEMBRE 1980
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 35, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Maltais, Mayer, McDermid, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Richard St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 5 novembre 1980, portant sur le Budget supplémentaire (B), pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 13 novembre 1980, fascicule n° 16*.)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b et 91b, sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 11 h 12, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(24)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Domm, Maltais, Mayer, McCuish, McDermid, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Autre député présent: M. Bossy.

Comparaît: M. Robert Bockstael, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Richard St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Roger G. Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses. *De la Commission canadienne des transports:* M. J. H. Green, directeur, Direction de la sécurité et des services, Comité des transports par chemin de fer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated November 5, 1980, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, November 13, 1980, Issue No. 16*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b and 91b under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 5:42 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 5 novembre 1980, portant sur le Budget supplémentaire (B), pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 13 novembre 1980, fascicule n° 16.*)

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b et 91b, sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 42, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 18, 1980

• 0938

[Texte]

The Chairman: Good morning, gentlemen of the committee.

An hon. Member: Good morning to you, too.

The Chairman: We resume our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981.

We have Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b and 91b before us. Is it the wish of the committee to consider these votes together?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures—\$1,700,000

Vote 16b—Payment to the Nanaimo Harbour Commission—\$2,500,000

Vote 17b—Payment to the National Harbours Board—\$1,527,000

Vote L40b—Loan to the Hamilton Harbour Commission—\$776,000

A—Department—Air Transportation Program

Vote 55b—Air Transportation—Operating expenditures—\$1

Vote 65b—Air Transportation—The grant listed in the Estimates—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 75b—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

Vote 90b—Payments to VIA Rail Canada Inc.—\$30,611,697

Vote 91b—To reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc.—\$2,000,000

The Chairman: For your information, you will find these votes listed in your blue book on pages 142 to 149.

I wish this morning to welcome again to our committee the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport. I would ask him to introduce to the committee the members of his departmental staff that he has with him this morning.

Just before doing that, I might inform members that Mr. Sinclair has asked to be excused from the committee early today because of a personal problem he has and I have assured him, on behalf of committee members, that we would be sympathetic to that problem. I also understand that we may have to wind up our meetings this morning around 11 o'clock, which was not our original plan. But, when the bells ring, I guess we all jump. I will then call on the minister to introduce his officials and we will go from there.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 18 novembre 1980

[Traduction]

Le président: Bonjour, messieurs.

Une voix: Bonjour, monsieur le président.

Le président: Conformément à notre ordre de renvoi, nous allons reprendre notre étude du Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981.

Ce matin, nous sommes saisis des crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b et 91b. Le comité désire-t-il étudier ces crédits?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10b—Transports par eau—dépenses de fonctionnement—\$1,700,000

Crédit 16b—Paiement à la Commission du port de Nanaimo—\$2,500,000

Crédit 17b—Paiement au Conseil des ports nationaux—\$1,527,000

Crédit L40b—Prêt à la Commission du port de Hamilton—\$776,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 55b—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—\$1

Crédit 65b—Transports aériens—Subventions inscrites au budget—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 75b—Transports de surface—Subventions inscrites au budget—\$1

Crédit 90b—Paiements à Via Rail Canada Inc.—\$30,611,697

Crédit 91b—Afin de rembourser, conformément aux règlements du Gouvernement en conseil, la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc.—\$2,000,000

Le président: A titre de renseignement, ces crédits figurent dans votre livre bleu, aux pages 142 à 149.

J'aimerais maintenant souhaiter de nouveau la bienvenue à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Je lui demande de nous présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent ce matin.

Auparavant, je vous informe que M. Sinclair a ce matin demandé d'être excusé des travaux de notre comité en raison de difficultés personnelles. Je l'ai assuré de notre sympathie. De plus, je crois savoir que nous devons peut-être mettre fin à la séance, ce qui n'était pas prévu, mais quand la sonnerie retentit, nous obéissons tous. Je demande donc au ministre de présenter les hauts fonctionnaires qui l'accompagnent, puis nous amorcerons nos travaux comme tels.

[Text]

• 0940

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): Thank you for your usual good morning smile, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Excuse me.

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am sorry. There is no requirement the committee cannot continue to sit at 11 o'clock, is there?

The Chairman: Not unless the bells are ringing.

Mr. Benjamin: Well, it is not for a vote; it is just to convene the House. This is part of the House; we are sitting; we are already convened.

The Chairman: There is no problem unless there are votes in the House.

Mr. Benjamin: Right.

The Chairman: Which I understand there may be, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Oh! All right, okay.

The Chairman: I am sorry, Mr. Minister.

Mr. Pepin: You asked me, Mr. Chairman, to introduce my officials. They are Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Robert Giroux, Surface Administrator; Gordon Sinclair, Marine Administrator; Richard St. John, Deputy Administrator, Air; and Jean Charron, Assistant Deputy Minister for Co-ordination. You were saying that Mr. Sinclair will have to leave at a certain time, but Mr. McLeish also is absent today, Mr. Chairman. You might want to know the reason. His wife died a few days ago. I went to the funeral yesterday and assured them of the sympathies of the department and, I would think, of the committee also in his bereavement.

So we are in your hands, Mr. Chairman.

The Chairman: My first questioner this morning is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Yes. On a point of order first, Mr. Chairman. I would like to get some idea on the order of business for the committee. Did you receive any correspondence from the air traffic controllers in regard to a request to appear before the committee?

The Chairman: We have correspondence from them, Mr. McKenzie, and that will be considered at the next sub-committee meeting on Agenda and Procedure which is Wednesday of next week.

Mr. McKenzie: It is about five weeks ago when they wrote and they have had no acknowledgement. Especially with the problems that we are facing with air traffic control in Canada, I think it is of utmost importance that it be discussed as soon as possible and that they be brought before the committee, especially with what has come out of the Dubin inquiry and what is contained in the literature they are distributing. They are talking about the disrepair of equipment in our control towers and Judge Dubin has confirmed that our radars are unreliable and approaching total failure. We are in a crisis

[Translation]

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je vous remercie de m'avoir accueilli par votre sourire habituel, monsieur le président.

M. Benjamin: Excusez-moi.

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je m'excuse, mais n'y a-t-il pas moyen que le Comité continue à siéger à 11 h 00?

Le président: C'est possible, à moins que la sonnerie ne soit déclenchée.

M. Benjamin: Eh bien, en l'occurrence, ce n'est pas pour nous demander d'aller voter, mais simplement pour nous appeler à siéger. Or, nous faisons partie de la Chambre, nous siégeons, nous sommes déjà réunis.

Le président: Cela ne fait pas aucune difficulté, à moins qu'il y ait un vote à la Chambre.

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Justement il se peut qu'il y ait un vote, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Oh, dans ce cas, je m'incline.

Le président: Je m'excuse, monsieur le ministre.

M. Pepin: Monsieur le président, vous m'avez demandé de présenter les hauts fonctionnaires. Ce sont M. Arthur Kroeger, sous-ministre, M. Robert Giroux, administrateur des transports de surface, M. Gordon Sinclair, administrateur des transports maritimes, M. Richard St. John, administrateur adjoint des transports aériens, et M. Jean Charron, sous-ministre adjoint, à la coordination. Vous disiez que M. Sinclair devra nous quitter à un moment donné, mais il y a un autre absent aujourd'hui, monsieur le président, il s'agit de M. McLeish. Vous voudrez peut-être savoir que c'est en raison du décès de sa femme, il y a quelques jours, qu'il n'est pas venu. J'ai assisté aux funérailles hier et lui ai transmis les condoléances du Ministère, ainsi que le Comité.

Cela dit, je m'en remets à votre décision, monsieur le président.

Le président: M. McKenzie sera le premier à poser des questions ce matin.

M. McKenzie: Oui. Auparavant, j'aimerais invoquer le Règlement, monsieur le président. J'aimerais avoir une idée de notre calendrier de travail. Avez-vous reçu une lettre de la part des aiguilleurs de la circulation aérienne vous demandant de comparaître devant nous?

Le président: Nous avons effectivement reçu une lettre de ce groupe, monsieur McKenzie, il en sera question lors de la prochaine réunion du sous-comité du programme et de la procédure, c'est-à-dire mercredi prochain.

M. McKenzie: Cet organisme a écrit il y a environ cinq semaines et il n'a reçu aucun accusé de réception. Étant donné les problèmes que nous connaissons dans le contrôle de la circulation aérienne, j'estime qu'il est de toute première importance de pouvoir discuter le plus tôt possible de cette question en comité. Par voie de conséquence, il est aussi important que cet organisme compareisse devant nous, étant donné surtout les conclusions de l'enquête Dubin, conclusions figurant dans les textes que cette association fait distribuer. On y fait mention d'un mauvais état de fonctionnement du matériel de

[Texte]

situation as far as I am concerned and this continually putting off any answers from the minister or anybody else in regards to what is being done about this serious situation. I think they should be brought here as quickly as possible. Also we would like to find out if this joint technical committee—that is the air traffic controllers and the Department of Transport officials—has had any meetings in regard to these problems. When is the steering committee meeting?

The Chairman: The steering committee meeting is on Wednesday of next week, Mr. McKenzie. I might remind you that to call witnesses before the committee, we have to have an order of reference. The main estimates were deemed to have been reported to the House on the 10th of this month and since that time we have had a pretty full agenda. The purpose of the steering committee next Wednesday is to plan our meetings for the next few weeks and their request will be considered at that meeting.

Mr. McKenzie: All right. Well, would you acknowledge their letter because it is about five weeks ago since they wrote you. I think it would be courteous if we acknowledged that request and let them know that the steering committee is going to discuss their request to appear before it.

The Chairman: I shall be happy to do that.

Mr. McKenzie: They had a dinner for us last week and these are the sort of things—he was standing up and telling the public that he had written the committee a month ago and had not had any acknowledgement. It was not very good PR for MOT.

• 0945

I have a couple of questions now for the minister. Mr. Pepin, I questioned Mr. Benson last Thursday in committee in regard to the issuing of the permit for the Sherbrooke MacGregor overpass. He took notice of the question; he called me yesterday and Mr. Foley of CTC and they assured me that they would be issuing the permit, possibly by the end of this week or next week. I would like you to use your influence to make sure that permit gets issued. I am sure you are well aware of all the background and what this has cost the city of Winnipeg. The delays in the issuing of that permit going back to February of 1979, has cost the City of Winnipeg an additional \$2.5 million in costs. The cost to build this overpass is going up \$7,000 a day, because of the unnecessary delay in the issuing of the permit. I would like to have your assurance that you will contact Mr. Benson and make sure that he issues that permit this week. It is also giving the city of Winnipeg difficulties in knowing whether to appropriate the funds or leave funds sitting there; it is causing no end of problems for them. Can I have your assurance that you will contact Mr. Benson in regard to the issuing of that permit?

[Traduction]

nos tours de contrôle. A cet égard, le juge Dubin a confirmé qu'on ne peut se fier à nos radars, qu'ils sont presque totalement inefficaces. A mon avis, il s'agit d'une situation de crise et les attermolements continuels du ministre ou d'autres au sujet des mesures à prendre, sont inacceptables. Il faut faire comparaître les membres de l'Association le plus vite possible. J'aimerais également savoir si le comité technique mixte, c'est-à-dire celui qui est constitué d'aiguilleurs de la circulation aérienne et de hauts fonctionnaires du ministère des Transports, a tenu des réunions sur ces problèmes. De plus, quand le comité directeur se réunira-t-il?

Le président: Le comité directeur se réunit mercredi de la semaine prochaine, monsieur McKenzie. Je vous rappelle que, pour faire comparaître des témoins devant nous, nous devons avoir un ordre de renvoi nous permettant de le faire. Or, on a estimé qu'il y a eu rapport à la Chambre sur le budget principal le 10 courant, et depuis lors, nos séances de travail ont été assez bien remplies. Si notre comité directeur se réunit la semaine prochaine, c'est pour planifier nos séances des quelques prochaines semaines, on y étudiera la demande des aiguilleurs.

M. McKenzie: C'est bien. Quoi qu'il en soit, auriez-vous l'obligeance de répondre à leur lettre puisque cela fait déjà cinq semaines qu'ils vous ont écrit. J'estime que ce serait simplement faire preuve de courtoisie que d'accuser réception de leur lettre et de laisser savoir aux auteurs du texte que nous allons discuter de leur demande.

Le président: Je le ferai avec plaisir.

M. McKenzie: La semaine dernière, ces aiguilleurs nous ont invités à l'un des dîners publics. A cette occasion, l'un d'eux a dit à l'assistance qu'il avait écrit au Comité un mois plus tôt et n'avait pas encore reçu de réponse. Ce n'était pas de la bonne publicité pour le ministère des Transports. Ces choses-là comptent.

J'ai quelques questions à poser au ministre. Monsieur Pepin, jeudi dernier, en comité, j'ai interrogé M. Benson au sujet d'un permis pour le viaduc Sherbrooke-MacGregor. Il a pris note de la question et hier il m'a appelé, ainsi que M. Foley de la CCT. Ils m'ont assuré qu'ils allaient délivrer ce permis, peut-être d'ici la fin de la semaine ou la semaine prochaine. Je voudrais que vous utilisiez votre influence pour vous assurer que le permis sera effectivement délivré. Je suis certain que vous connaissez déjà toute l'histoire et ce qu'il en coûte à la ville de Winnipeg. Les retards mis à délivrer ces permis, qu'on avait demandés en février 1979, ont déjà coûté 2.5 millions de dollars à la ville de Winnipeg. Le coût du viaduc augmente de \$7,000 par jour, à cause des retards inutiles qu'on met à délivrer ces permis. Pourriez-vous m'assurer que vous allez communiquer avec M. Benson afin qu'il délivre son permis cette semaine. Sans permis, la ville de Winnipeg ne sait pas si elle doit affecter des fonds et cela cause des problèmes sans fin. Puis-je avoir l'assurance que vous communiquerez avec M. Benson à ce sujet?

[Text]

Mr. Pepin: My understanding is that the difficulty originates from an appeal to the federal court by a group called Rosebrook House Inc. You may be familiar with that too.

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Pepin: I understand that it was heard on 3 October and that the federal court judge reserved decision on the case. So, let me read the rest of my notes. The grounds for the federal court intervention was that technically they were claiming that the CTC recommendation for a grant provided to a minister prior to receiving city's formal application. If objection is upheld, a new CTC recommendation and minister's approval will probably be necessary. So, that is the single difficulty to the normal procedure being carried. That is the only obstacle on the road. I will see what I can do to hurry matters because I am quite aware of the need for the city to proceed as rapidly as possible in this matter.

Mr. McKenzie: I discussed that point with Mr. Foley yesterday morning. He has discussed this matter with the Department of Justice and they have assured him that CTC can go ahead and issue the permit regardless of Justice Rhodes Smith not handing down his ruling. He says that the only problems we are facing right now are a few little technicalities with a seventeen and a half page permit and finding a western member of CTC to sign the document. Those are minor details and I hope that can be expedited as it is costing the city \$7,000 a day, but he assured me that the department of Justice said they could issue the permits.

Mr. Pepin: I will do my very best, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Now, I would like to discuss PWA's request to locate their new hangar in Winnipeg north of Wellington and west of Eaton's warehouse. I discussed this briefly with you about 10 days ago and you said you would send me a memo on the matter. I have not received your memo yet on what the problems are. It seems to be just some technicalities; you are insisting that they build on the west side of the field which is going to be extremely costly for PWA for their ground vehicles going back and forth. The last thing we want is the towing of any more aircraft across the runways on the ground at the Winnipeg airport. We have had problems in the past, some near tragedies in snowstorms with Air Canada aircrafts being towed across. Then they have a plough out there and they lose contact with the plough; they have a real mix-up with towing aircraft across the runways there. The control tower there has established a routine for doing it now for Air Canada, but the last thing we want is any more ground vehicles running across runways, on an airport as busy as Winnipeg, towing large aircraft back and forth. It is time consuming and costly; that is PWA's main argument on this. I wonder if you could give me a proper explanation of why you will not let them locate at the north of Wellington site. This is going to be another blow to Manitoba's economy if we lose this hangar. You certainly accommodated PWA in Edmonton and Calgary—no difficulties there in locating within a reasonable distance from the terminal. Have you reached a final decision or are you still thinking it over? Would you possibly allow them to build on that site that they are requesting?

[Translation]

M. Pepin: Je crois que la difficulté découle d'un appel interjeté en Cour fédérale par un groupe appelé Rosebrook House Inc. Vous le connaissez peut-être.

M. McKenzie: Oui.

M. Pepin: Je crois qu'on l'a entendu le 3 octobre et que le juge de la Cour fédérale a réservé son jugement en la matière. Laissez-moi relire le reste de mes notes. L'appel en Cour fédérale est fondé sur l'allégation que la CCT avait recommandé la subvention avant de recevoir la demande officielle de la ville. Si cet appel est retenu, il sera probablement nécessaire que la CCT fasse une nouvelle recommandation et que le ministre l'approuve. C'est la seule difficulté qui se soit posée. C'est le seul obstacle. Je verrai ce que je peux faire pour accélérer les choses, parce que je sais que la ville doit faire vite dans ce cas-ci.

M. McKenzie: J'ai parlé avec M. Foley hier matin. Il en avait discuté avec le ministère de la Justice qui lui a dit que la CCT pouvait délivrer le permis, que le Juge Rhodes Smith rende sa décision ou non. Il dit que les seuls problèmes pour le moment découlent du fait qu'il s'agit d'un permis de 17 pages et demie et de la nécessité de trouver un membre de la CCT qui vienne de l'Ouest pour signer le document. Ce ne sont que des détails, et j'espère que les choses pourront être accélérées parce que cela coûte \$7,000 par jour à la ville. Il m'a cependant assuré que le ministère de la Justice avait dit qu'on pouvait délivrer le permis.

M. Pepin: Je ferai de mon mieux, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je voudrais maintenant vous parler de la demande de PWA qui veut construire un nouveau hangar à Winnipeg au nord de Wellington et à l'ouest de l'entrepôt d'Eaton. Je vous en ai parlé brièvement il y a environ 10 jours et vous avez dit que vous alliez m'envoyer une note à ce sujet. Je ne l'ai pas encore reçue et je ne sais pas quels problèmes se posent. Je crois qu'il ne s'agit que de détails. Vous insistez pour qu'ils construisent le hangar sur le côté ouest de l'aéroport, ce qui coûtera très cher à PWA parce que ses véhicules devront faire la navette. Il ne faudrait surtout pas qu'on soit obligé de remorquer encore plus d'avions à travers les pistes à l'aéroport de Winnipeg. Nous avons eu des problèmes avec cela par le passé. On a évité des tragédies de justesse lors de tempêtes de neige, au moment où des avions d'Air Canada étaient remorqués à travers la piste. De plus, la compagnie a un chasse-neige, et elle perdrait ainsi contact avec cet équipement. Le remorquage d'avion à travers les pistes pose de véritables problèmes à cet aéroport. La tour de contrôle a établi une procédure que doit suivre Air-Canada, mais il ne faudrait surtout pas que nous ayons d'autres véhicules traversant ces pistes à Winnipeg où l'aéroport est tellement occupé. Cela prend beaucoup de temps et coûte très cher. C'est l'un des principaux arguments de PWA dans cette affaire. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi on ne laisse pas construire ce hangar au Nord de Wellington. Si nous perdons ce hangar, cela sera encore un coup de plus pour l'économie du Manitoba. Vous avez répondu aux attentes de PWA à Edmonton et à Calgary, elle n'a eu aucune difficulté à construire son hangar à une distance raisonnable de l'aérogare. Avez-vous pris une

[Texte]

Mr. Pepin: Well, let me assure you first, Mr. McKenzie, that the department and the minister tried very hard to find a solution to that problem. The policy of the department is to be as accommodating as possible in these matters. Mr. St. John will give you more technical information on the subject, but we have tried. We have offered PWA two other sites in the hope that they might be acceptable, but they have not been. The principle at stake here is essentially, first, the value of the plan for the airport. A plan has been devised and inasmuch as humanly possible, has to be followed because it is a balancing act. The second principle at stake is the consultation with interested parties. This has gone on for a good period of time. Noise factors have been identified and the department feels that, should they give up entirely to the views of the Pacific Western on this matter, they would compromise the very process of consultation which has taken place. Now, Mr. St. John will give you the cardinal points, in the discussion of this matter, if you want to.

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Pepin: He will say what other sites were offered and what originally the problem was in a nutshell.

Mr. McKenzie: Right, thank you.

Mr. Richard St. John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): The development of the Winnipeg airport was the subject of extensive consultation over the last four years with all interested parties in the Winnipeg area: the government of the province of Manitoba, the City of Winnipeg, and the municipalities adjacent to the airport. Of particular concern of course was the impact of noise, the noise footprints on the surrounding area, and there has been continuous concern expressed by all parties who live adjacent, south and east of the airport. In addition of course we have the concerns of the Department of National Defence who have a major installation located to the south and slightly to the west of the airport. That consultation program which resulted in the Winnipeg Area Airport System Study, lasted about four years and all interested parties were involved. The upshot of that study, which is now incidentally being converted into a plan for the airport, is that development of the airport should take place to the northwest to lessen the impact of the noise footprints on the residential areas to the southeast of the airport. In addition, it was decided that the development of the airport with respect to new hangars, new facilities, would take place on the west side of the airport and to that end, the services, that is road access, water, power, and sewage, were put in to the west side of the airport.

PWA's application to build a hangar first was identified to an area in the southeast corner of the airport, which was totally unacceptable both to the City of Winnipeg and to the provincial government, and in fact a major petition came in from thousands of residents in that area opposing this location.

[Traduction]

décision ou réfléchissez-vous y toujours? Allez-vous les autoriser à construire leur hangar sur l'emplacement qu'ils ont demandé?

• 0950

M. Pepin: Je peux vous assurer tout d'abord que le Ministère et le ministre se sont efforcés de trouver une solution à ce problème. Le ministère a pour politique d'être aussi conciliant que possible dans ces questions. M. St. John va vous donner des détails techniques, mais je tiens à souligner que nous avons essayé. Nous avons offert à PWA deux autres emplacements dans l'espoir qu'ils feraient l'affaire, sans succès. Ce qui est en jeu, c'est le crédit qu'on accorde au plan établi pour l'aéroport. On a mis un plan au point et, autant que possible, il faut s'y tenir parce que c'est un jeu d'équilibre. Deuxièmement, il doit y avoir consultation avec les parties en cause. Elle est en cours depuis un certain temps. On a pu déterminer le niveau de bruit et le Ministère estime que, s'il acceptait la position de la Pacific Western, il compromettrait tout le processus de consultation. M. St. John vous donnera maintenant les points essentiels de toute cette affaire.

M. McKenzie: Oui.

M. Pepin: Il pourra vous dire quels autres emplacements on a offerts et quel était le problème au début.

M. McKenzie: Très bien, merci.

M. Richard St. John (administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): L'expansion de l'aéroport de Winnipeg a fait l'objet de consultations intensives ces quatre dernières années avec toutes les parties intéressées de la région de Winnipeg: le gouvernement du Manitoba, la ville de Winnipeg et les municipalités adjacentes à l'aéroport. Une des principales inquiétudes était évidemment la pollution par le bruit, et les répercussions que le bruit pouvait avoir sur la zone environnante. Toutes les parties en cause qui vivent au sud et à l'est de l'aéroport ont exprimé des inquiétudes constantes à ce sujet. De plus, le ministère de la Défense nationale a déjà une construction importante au sud et légèrement à l'ouest de l'aéroport. Ce processus de consultations qui a duré environ quatre ans a entraîné une étude sur l'aéroport de la région de Winnipeg, à laquelle toutes les parties intéressées ont participé. À la suite de ces études, devenues le plan pour l'aéroport, on a décidé que l'expansion de l'aéroport se ferait vers le nord-ouest afin de réduire le bruit dans les zones résidentielles qui se trouvent au sud-est de l'aéroport. On a également décidé que les nouveaux hangars et les nouvelles constructions se feraient à l'ouest de l'aéroport et que tous les services, c'est-à-dire les voies d'accès, l'aqueduc, l'électricité et les égouts, seraient installés du côté ouest.

PWA a demandé à construire un hangar dans le coin sud-est de l'aéroport, ce qui est tout à fait inacceptable, tant pour la ville de Winnipeg et le gouvernement du Manitoba que pour les milliers de résidents de la région qui ont signé une pétition s'opposant à ce projet.

[Text]

Mr. McKenzie: Excuse me for interrupting Mr. St. John; I am well aware of all that and I know that the location on the south side has been dropped, so that is no longer a problem. Are you telling me that there is a noise factor affecting residential areas if they are on the north side of Wellington? I would also like your comments about towing more aircraft back and forth across the runways.

• 0955

Mr. St. John: By all means. Yes, there will be a noise impact. The extent of the noise impact has yet to be determined because noise footprints are an average impact on residential communities as a result of the aircraft operations that occur at the airport. We are not sure at the moment, what sort of aircraft PWA proposes to use there. How frequently and what hours of day and night they would propose to use the facility. There is a noise impact and at the moment we are not exactly sure what it is. We are sure, however, that if the PWA hangar were located on the west side of the airport, there would be little if any noise impact.

With respect to towing the aircraft, of course, the Department of Transport is equally concerned about towing aircraft across the airport and in fact about three months ago, I asked that a study be conducted to determine if there was any way in which these aircraft could be towed or taxied across the airport. Unfortunately because of the configuration of the runways, it is not possible to alleviate that situation. In any event, if PWA were located on the west side of the airport, which is the preferred location as far as we are concerned because of the aspect of the availability of services, they would have to drive their vehicles around the south end of the airport and it is this to which they object. We have examined possible solutions to this, such as a new road in front of the DND property, but this is a very expensive proposition and we have yet to arrive at a satisfactory conclusion.

I think I can say, Mr. Minister, that dialogue with PWA is continuing but at the moment we have not yet found a satisfactory solution.

The Chairman: You have three minutes, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: All right. I have discussed these other locations that you have offered with Mr. Eyton of PWA. He has gone out there himself and looked the whole situation over; some of the sites are just not satisfactory to them. As I understand it, you have not completed your noise-impact study. I really do not see how that can really enter into it to any degree. These PWA planes are coming in anyway. Are there going to be more PWA planes because of the hangar?

Mr. St. John: We are not exactly sure, Mr. McKenzie of PWA's plans with respect to usage of that hangar, but it does not relate so much to arrival and departure of aircraft, as to the running up and testing of engines at night of aircraft that have been worked on.

There are two other difficulties with the proposed PWA location on Wellington. Incidentally, I was out there two months ago and had a very detailed examination of the situation. First, the proposed locations lies right over the

[Translation]

M. MacKenzie: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur St. John, je sais déjà tout cela et je sais que la compagnie a abandonné cet emplacement, de sorte qu'il n'y a plus de problème. Voulez-vous me dire que le bruit causerait également un problème si le hangar était construit au nord de Wellington? Je voudrais aussi que vous me parliez du remorquage des avions à travers les pistes.

M. St. John: Il y aura certainement du bruit. Nous ne savons pas encore quel en sera le niveau parce que la courbe d'exposition au bruit nous donne l'impact moyen sur les communautés environnantes. Nous ne sommes pas certains pour le moment du genre d'avion que PWA entend utiliser à cet endroit. Nous ne savons pas à quelle heure du jour et de la nuit ils entendent utiliser ce hangar ni à quelle fréquence. Il y aura certainement du bruit, mais nous ne savons pas exactement combien pour le moment. Nous sommes certains que le hangar de PWA, s'il était situé du côté ouest de l'aéroport, aurait peu d'impact.

Pour ce qui est du remorquage des avions, le ministère des Transports s'inquiète beaucoup de cette question, et il y a environ trois mois, j'ai demandé qu'on fasse une étude pour voir s'il n'y avait pas moyen de les faire passer ailleurs. Malheureusement, il est impossible de corriger la situation à cause de la configuration des pistes. De toute façon, si le hangar de PWA était situé à l'ouest de l'aéroport, qui est le meilleur emplacement selon nous, parce que tous les services sont disponibles, la compagnie serait obligée de passer au sud de l'aéroport, ce à quoi elle s'oppose catégoriquement. Nous avons étudié des solutions possibles, comme une nouvelle route en avant de la construction du NDN, mais cela coûterait très cher et nous n'avons donc pas encore de solution satisfaisante.

Le dialogue se poursuit avec PWA, mais nous n'avons pas encore trouvé de solution satisfaisante.

Le président: Vous avez trois minutes, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: J'ai parlé de ces autres emplacements avec M. Eyton de PWA. Il s'est rendu sur les lieux lui-même pour évaluer la situation. Certains ne sont pas du tout satisfaisants. Si j'ai bien compris, vous n'avez pas terminé votre étude du bruit. Je ne vois pas comment cette question peut vraiment entrer en ligne de compte. Les avions atterrissent de toute façon. Y aura-t-il plus d'avions de PWA parce qu'elle aura un hangar?

M. St. John: Nous ne savons pas au juste quelles sont les intentions de PWA en ce qui concerne l'emploi de ce hangar, mais le bruit est moins causé par les atterrissages et décollages que par le réchauffement et les essais de moteurs la nuit.

L'emplacement choisi par PWA sur Wellington crée deux autres difficultés. En passant, je me suis rendu sur place il y a deux mois et j'ai pu étudier la question en détail. Tout d'abord, l'emplacement choisi se trouve juste au-dessus des services qui

[Texte]

services which now service the air terminal building and the other complexes there: that is the electrical power and so forth. It is not good engineering practice to build structures over the top of these services, so they would have to be moved and that is a very expensive proposition.

Mr. McKenzie: Could you tell me your cost figure on that?

Mr. St. John: I am searching my memory. I think it is a little over \$3 million for the services. I would have to verify that.

Mr. McKenzie: Yes, that is the figure I have, but PWA disputes that figure, so maybe you would like to have a look at it. As it stands right now then you finish the noise-impact study; you are going to consider building this new road; you double-check the cost of moving the services, and then you will make every effort to start negotiations again with PWA, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I do not know how many meetings have taken place between Mr. Eyton and myself, Mr. Eyton and Mr. St. John and Mr. McLeish and whatnot. It is not for lack of effort, believe me. It is just that accommodation has been found to be very difficult. Mr. St. John.

Mr. St. John: There are two other factors, Mr. McKenzie. One of the proposed developments of the airport is to put a parallel runway in. It is the parallel to runway 32. The only location for it would be directly in line with the PWA hangar and depending on the location of that runway 32, the hangar may be too high to permit approaches to the airport. If the hangar were too high, then, of course, the runway would have to be moved further to the northwest involving purchases of more land and probably re-location of the railroad which runs on the north of the airport.

• 1000

Mr. McKenzie: I see.

Mr. St. John: The other factor here is that the taxi-way which approaches that airport is in disrepair. There would be have to be substantial cost to make it suitable for aircraft of the 767 type.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wanted to continue by asking the minister about a couple of matters that we have discussed before, for an update or a clarification.

In the matter of the Western Economic Development Fund as it pertains to funds for railways and the Crowrate. I presume that this is intended to take effect starting in 1981; is that right?

Mr. Pepin: Yes, I think so.

Mr. Benjamin: Yes; 1 January or 1 April? Is it in the calendar year or fiscal year?

Mr. Pepin: My deputy minister says fiscal year.

Mr. Benjamin: Right. It starts 1 April. Is it the intention of the government to count any funds that are continued to be spent as they are spent now, such as branch line subsidies, rail

[Traduction]

desservent l'aérogare et les autres constructions de l'aéroport. Techniquement, il n'est pas bon de construire des structures au-dessus de ces lignes électriques, entre autres; il faudrait donc les déplacer, ce qui coûterait très cher.

M. McKenzie: Pouvez-vous me dire combien cela coûterait?

M. St. John: Voyons, si je m'en souviens. Je pense que c'est un peu plus de 3 millions de dollars. Il faudrait que je vérifie.

M. McKenzie: Oui, c'est le chiffre que j'ai ici, mais PWA le conteste. Vous pourriez peut-être le vérifier. Donc, vous allez terminer votre étude du bruit, étudier la possibilité de construire une nouvelle route, vérifier le coût de déplacement de ces lignes, puis vous efforcer d'entamer des négociations avec PWA, n'est-ce pas?

M. Pepin: Je ne me souviens plus combien de réunions nous avons eues, M. Eyton et moi-même, M. Eyton et M. St. John, M. McLeish, etc. Croyez-moi, ce n'est pas par mauvaise volonté. Il se trouve tout simplement qu'il est très difficile d'en venir à un accord. Monsieur St. John.

M. St. John: Deux autres facteurs entrent en ligne de compte. L'un des développements envisagés pour cet aéroport est la construction d'une piste d'atterrissage. Le seul endroit où on peut la construire, c'est parallèlement à la piste n° 32 et, en conséquence, directement en face du hangar de PWA. Si le hangar est trop haut, il pourrait entraver les manœuvres d'approche. Il faudrait alors construire la piste un peu plus loin au nord-ouest et acheter à cete fin plus de terrain. C'est probablement à cet endroit que sera située la voie ferrée qu'on veut construire au nord de l'aéroport.

M. McKenzie: Je vois.

M. St. John: Il y a également la rampe de dégagement qui est en très mauvais état. Il faudrait faire des investissements considérables pour l'adapter à des avions 767.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions au sujet de choses qui ont déjà été soulevées afin d'obtenir du ministre une mise à jour ou un éclaircissement.

Je veux tout d'abord parler du Fonds d'Expansion économique de l'Ouest et, plus particulièrement, des fonds affectés aux chemins de fer et au taux du pas du Nid du corbeau. Je crois que cela doit entrer en vigueur en 1981, n'est-ce pas?

M. Pepin: Oui, je pense.

M. Benjamin: Le 1^{er} janvier ou le 1^{er} avril? Se base-t-on sur l'année civile ou l'année financière?

M. Pepin: Le sous-ministre dit que c'est l'année financière.

M. Benjamin: Très bien. C'est donc le 1^{er} avril. Le gouvernement a-t-il l'intention de considérer comme fonds tiré du Fonds d'Expansion économique de l'Ouest, l'argent qu'on

[Text]

line rehabilitation, hopper car interest, which amounts to \$246 million, starting next 1 April as money funds from the Western Economic Development Fund, or will it remain as separate expenditures by the government?

Mr. Pepin: Certainly not. The Western Economic Development Fund is a new fund, obviously for new purposes. So what is in other parts of the budget would not be affected by that.

Nevertheless, the first thing that comes to my mind is the possibility—suppose as of now you are spending \$70-odd million for branch line rehabilitation over a period of ten years, starting in 1977, you may very well decide—that could be a possibility—to accelerate that program substantially and decide to allocate to it, let us say, another \$50 or \$100 million. In this instance that added money could come from the Western Economic Development Fund.

But I want to emphasize, Mr. Benjamin, that these decisions have not been made. Different candidates at the ministerial level are putting their case before committees, and decisions will arise from these efforts.

Mr. Benjamin: Yes. I think you are going to run out of money fast. If you follow through with the billion dollars it will cost for that heavy oil up-grading plant plus what is required for railroads, then you are going to be out of money.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, let us say, for the purpose of discussion, that the minister implements Mr. Justice Hall's recommendation to pay the railroads the difference between the statutory rate and the compensatory rate; if the compensatory rate includes a return on equity and a return on capital, what is the view of the government then, for example, about the rehabilitation of rail lines? If the compensatory rate on grain includes a profit for them and a return on equity or capital, would the minister agree that then it should be the responsibility and a requirement of the railways for them to then carry on the rehabilitating of rail lines? They are the ones that let them get into disrepair in the first place, on the grounds that they were losing money on them; would the branch line subsidies any longer be necessary?

Mr. Pepin: Well, as I see it, first you have identified the difference between the statutory rate and a compensatory rate as the point of departure. Let us say it is \$200 million; let us say it is \$300 million a year.

Mr. Benjamin: Three hundred million, yes.

Mr. Pepin: What would happen to other programs like purchase of hopper cars, like branch line rehabilitation, like subsidies on branch lines? These will have to be taken into consideration when establishing the compensatory rate, right? Suppose the program to be devised, to be announced, implied the continuation by the federal government of the purchasing of the hopper cars program, or of the rehabilitation of branch lines. As I see it, this would affect the compensatory rate. That is the fine exercise that has to be put together. We have tried to establish the parameters of this exercise, and this is before the government now.

[Translation]

dépense en ce moment pour la réfection de voies ferrées, l'achat de wagons trémies et le subventionnement des voies secondaires, argent qui s'élève maintenant à \$246 millions? Cet argent restera-t-il une dépense distincte du gouvernement?

M. Pepin: Certainement pas. Le Fonds d'Expansion économique de l'Ouest est un nouveau fonds créé à de nouvelles fins. Ce qu'on trouve ailleurs dans le budget n'a rien à voir avec le fonds.

Néanmoins, comme on a affecté quelque \$70 millions à la réfection des voies secondaires, montant à être dépensé au cours d'une période de dix ans commençant en 1977, il se pourrait que pour accélérer le programme, on décide de lui affecter encore \$50 ou \$100 millions. A ce moment-là, les fonds viendraient du Fonds d'Expansion économique de l'Ouest.

Je veux cependant souligner que ces décisions n'ont pas été prises. Les comités étudient en ce moment diverses propositions ministérielles qui donneront lieu à des décisions.

M. Benjamin: Oui. Vous allez bientôt manquer d'argent si vous continuez à affecter des milliards de dollars à cette raffinerie d'huile lourde et à la réfection des voies ferrées.

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: Aux fins de la discussion, supposons que le ministre donne suite à la recommandation du juge Hall et verse aux chemins de fer la différence entre le taux statutaire et le taux compensatoire. Si le taux compensatoire comprend un retour sur l'investissement et un retour sur le capital, quelle serait alors l'attitude du gouvernement en ce qui concerne la réfection des voies ferrées? Si le taux compensatoire pour les céréales comprend une part de profit et un certain rendement au capital, le ministre admet-il que ce serait alors aux chemins de fer eux-mêmes de voir à la réfection des voies ferrées? Ce sont eux qui les ont laissées se détériorer, parce qu'ils perdaient de l'argent. Est-ce que le subventionnement des voies secondaires serait toujours nécessaire?

M. Pepin: Tout d'abord, il faut savoir quelle est la différence entre le taux statutaire et le taux compensatoire. Supposons que c'est \$200 millions, ou \$300 millions par année.

M. Benjamin: \$300 millions, oui.

M. Pepin: Qu'advierait-il des autres programmes comme l'achat de wagons trémies, et la réfection ou le subventionnement des voies secondaires? Il faudrait en tenir compte en fixant le taux compensatoire, n'est-ce pas? Supposons que le programme qui doit être conçu et annoncé prévoit la continuation par le gouvernement fédéral de son programme d'achat de wagons trémies ou de remise en état des voies secondaires. A mon avis, cela toucherait le taux compensatoire. Voilà ce qu'il nous faut faire. Nous avons tenté de fixer les paramètres et le gouvernement étudie actuellement la question.

[Texte]

• 1005

You are quite right in identifying the fact that all these elements are tied together in some way in establishing the Crow gap, which leads to the establishment of a potential compensatory rate. Am I clear?

Mr. Benjamin: Yes. In fact, I think maybe you have read Mr. Justice Hall again. Reimburse the railroads completely and make them fix their tracks and surely the branch line subsidy would no longer be necessary. That is their job, not the government's.

Mr. Pepin: Yes, but at the same time I think you would want to bring western farmers a maximum sense of security in this matter. That is where the possibility of the government's continuing existing programs for a period of time is an element of the securitization of the western farmer confronted with this possibility of modernization of the Crow.

Mr. Benjamin: Of course, the main thing is to get it done.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: The argument will be about how to go about it.

Mr. Chairman, I can the minister give me a reasonably good date when he will make an announcement about the decision on the Crow rate and the method that is going to be used.

Mr. Pepin: I cannot. I am too wise to say it will be done on such a day, as you well know.

Mr. Benjamin: Approximately.

Mr. Pepin: There are a number of other people involved in this exercise, and I have no way of knowing how long the decision-making process on the Crow modernization will take. I know that the process is on now, but I do not know when it will end. Let me put it differently. I think, if we are going to do something about it, it has to be done rather rapidly. There are a number of reasons for that, some of them highly political, and how it is stated. The fact that this government, in principle, is here for four years, gives you the opportunity to put the program together and implement it before the next election comes around. Everybody understands that the time to move, if we are to move, is now. The other factor, which is very important too, is that views have been expressed in western Canada; there is a consensus existing now. I do not have to spell it out; you know it as well as I do, probably better. Unless the government says where it stands, frustration will again come in, and people who are quite hot on moving now may say, well if the government does not want to, why should we bother. All this to say that there is an element of urgency in the matter of which I am very, very much aware.

Mr. Benjamin: You hope to have it done by spring, anyway.

Mr. Pepin: I would hope so.

Mr. Benjamin: Well I might tell the minister, Mr. Chairman, that if he does implement Hall, he will have the support of an additional 35,000 people in Saskatchewan as a result of a

[Traduction]

Vous avez parfaitement raison de souligner que tous ces éléments sont liés d'une façon ou d'une autre à l'écart dans les taux du pas du Nid du Corbeau, qui entraîne la fixation d'un éventuel taux individuel compensatoire. Me comprenez-vous?

M. Benjamin: Oui. En fait, je crois que vous avez probablement encore lu M. le juge Hall. Remboursez complètement les sociétés de chemins de fer, forcez-les à réparer leurs voies, et alors il est certain que les subventions pour les voies secondaires ne seront plus nécessaires. C'est à eux de le faire, non au gouvernement.

M. Pepin: Oui, mais en même temps, je crois que vous voulez donner à l'agriculteur de l'ouest un sentiment de sécurité maximum. Évidemment, la possibilité que le gouvernement continue les programmes existant pendant un certain temps apporte un élément de sécurité pour l'agriculteur de l'ouest qui voit pointer l'éventuelle modernisation des tarifs du pas du Nid du Corbeau.

M. Benjamin: Évidemment, l'important, c'est de le faire.

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: La discussion portera sur la façon de s'y prendre.

Monsieur le président, le ministre pourrait-il me donner une idée de la date à laquelle il annoncera la décision sur les taux du pas du Nid du Corbeau et sa méthode d'application.

M. Pepin: Je ne le peux pas. Je suis beaucoup trop sage pour vous donner une date précise, vous le savez fort bien.

M. Benjamin: Une date approximative.

M. Pepin: Plusieurs personnes participent à cette affaire et je ne peux pas savoir combien il faudra pour prendre une décision sur la modernisation des taux du pas du Nid du Corbeau. Je sais que les choses sont en train, mais je ne sais pas quand on aura fini. Regardons la chose différemment. Je crois que si nous agissons, il faut le faire assez rapidement, et ce pour nombre de raisons, certaines, très politiques; il s'agit de savoir comment formuler la chose. Le fait que le présent gouvernement se trouve en principe en place pour quatre ans nous donne l'occasion de préparer un programme et de le mettre en œuvre avant la prochaine élection. Tous comprendront que, si vous devons agir, il faut le faire maintenant. Ensuite, ce qui est important aussi, ce sont les opinions qui ont apparu dans l'ouest du Canada; il existe un consensus là-bas. Je n'ai pas à vous expliquer, vous le connaissez aussi bien que moi, probablement mieux. A moins que le gouvernement ne précise sa position, la frustration réapparaîtra, les gens qui sont tout à fait disposés à agir maintenant se diront peut-être: si le gouvernement ne veut pas le faire, pourquoi devrions-nous nous donner tant de mal? Tout cela pour dire qu'il y a un élément d'urgence dont je suis parfaitement conscient.

M. Benjamin: Donc vous espérez que cela se fera d'ici le printemps.

M. Pepin: Je l'espère.

M. Benjamin: Je pourrait peut-être dire au ministre, monsieur le président, que s'il donne suite au rapport Hall, il obtiendra l'appui de 35,000 personnes supplémentaires en

[Text]

convention I attended last weekend, plus the Saskatchewan Wheat Pool, the National Farmers Union and the Saskatchewan Federation of Agriculture, who, by the way, outnumber the boys from the private grain trade about 10 to 1. So, if he is thinking politically, I hope he will take that into account.

Mr. Pepin: As the Chinese say, these will be interesting times.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in July, the minister advised me in the House, that Transport Canada employees would be free to give evidence at the Dubin inquiry and there would be no penalty for such action. I have a transcript of the CBC Sunday Magazine program, November 16, where the reporter says:

Mr. Jenson was reluctant to answer some of my questions on the advice of his lawyer, Michelle Swenerchuk. She is worried the Department of Transport will discipline employees who speak out.

Mrs. Swenerchuk said:

Two of our members who testified here did face some kind of discriminatory action when they returned to their jobs. The department denies that there was any connection in one case to the person having testified here, but we are still not satisfied that that was true. There also were individuals during the course of the inquiry who had evidence and simply would not testify because they were concerned about the future of their careers.

I am wondering, Mr. Chairman, if the Minister could assure me and the committee that he will discuss this further with Mrs. Swenerchuk and other appropriate people and investigate this, and find out why Mrs. Swenerchuk is still not satisfied that there was no intimidation or any other kind of action against employees who testified or who would have testified.

Mr. Pepin: Well, following the statement that you refer to, which was pretty clear, my DM issued similar instructions and I have asked him regularly if there were any incidents to report. There was one at one point which was cleared as not being directly related to that. I made my statement quite public so that officials who might not get through the normal administrative structure the kind of freedom they are entitled to, would feel that they had the recourse to the minister in this instance. That was my understanding of the situation. For those who did not testify because they felt that their career would be damaged, I cannot do much. This is like Maurice Richard complaining sometime that he was penalized for thoughts that he had. You know, I cannot read the minds really, but if there are some who feel, as you say, that they have been discriminated against, I suggest that it does not show very much because most of them have been pretty blunt, have they not? You would not think, listening to the testimonies that you have heard from departmental officials at TC that they were deprived of their freedom. I think you can agree with that. They were quite frank, quite open in the information

[Translation]

Saskatchewan à la suite d'une convention à laquelle j'ai assisté à la fin de la semaine dernière, en plus de cette des membres du "Saskatchewan Wheat Pool", de la "National Farmers Union" et de la "Saskatchewan Federation of Agriculture" qui, entre parenthèses, sont dix fois plus nombreux que les membres de l'industrie privée des céréales. Donc, s'il réfléchit sur le plan politique, j'espère qu'il en tiendra compte.

M. Pepin: Comme le disent les Chinois, nous vivons des temps intéressants.

M. Benjamin: Monsieur le président, au moins de juillet, le ministre m'a informé, à la Chambre, que les employés du ministère des Transports étaient libres de témoigner à l'enquête Dubin et qu'on ne pénaliserait pas un tel geste. J'ai ici la transcription de l'émission du "Sunday Magazine" de Radio-Canada, en date du 16 novembre. L'annonceur déclare:

M. Jenson hésitait à répondre à certaines de mes questions sur les conseils de son avocat, Michelle Swenerchuk. Cette dernière craint que le ministère des Transports ne prenne des mesures disciplinaires contre les employés qui critiqueront.

M^{me} Swenerchuk a déclaré:

Deux de nos membres qui ont témoigné ici ont fait face à leur retour au travail à des mesures discriminatoires. Le ministère nie qu'il y ait la moindre relation dans le cas d'une personne qui a témoigné ici, mais nous ne sommes pas convaincus que ce soit vrai. Il y a également des individus qui ont des éléments de preuve se rapportant à l'enquête et qui ont tout simplement refusé de témoigner parce qu'ils ont des craintes pour l'avenir de leur carrière.

Je me demande, monsieur le président, si le ministre pourrait me promettre, et promettre au Comité, qu'il discutera de cette question avec Mme Swenerchuk et d'autres personnes intéressées, et qu'il fera enquête pour savoir pourquoi Mme Swenerchuk n'est toujours pas persuadée qu'il n'y a aucune intimidation ni autre mesure de ce genre à l'égard des employés qui ont témoigné ou qui pourraient éventuellement témoigner.

M. Pepin: A la suite de la déclaration dont vous parlez, qui est assez claire, mon adjoint a émis des instructions semblables et je lui ai demandé de se renseigner régulièrement pour savoir si d'autres incidents s'étaient produits. Il s'est passé une chose qui ne portait pas directement sur cette affaire. J'ai fait ma déclaration en public de façon que les fonctionnaires qui n'ont pas dans la structure administrative normale la liberté à laquelle ils ont droit, se sentent tout à fait libres d'en appeler au ministre dans cette affaire. C'est ainsi que j'ai compris la situation. Pour ceux qui n'ont pas témoigné parce qu'ils craignaient pour leur carrière, je ne peux pas faire grand-chose. C'est un peu comme Maurice Richard qui se plaint qu'on l'a puni pour ses pensées. Vous savez, je ne peux vraiment pas lire les esprits, mais si certains estiment, comme vous le dites, qu'ils ont fait l'objet de discrimination, je dirai que cela ne paraît pas beaucoup parce que la plupart ont dit carrément ce qu'ils pensaient, n'est-ce pas? On ne peut guère penser à entendre les témoignages des fonctionnaires du ministère des Transports, qu'ils sont privés de leur liberté. Dans leur témoignage, ils se sont montrés très francs, très ouverts. S'il y a des

[Texte]

that they gave. Now if there are particular exceptions to that general mood which would seem to exist, and if the gentleman in question that you refer to feels that he is not getting from the normal administrative pattern the justice he feels entitled to, please tell him to come and see me if I can be helpful.

Mr. Benjamin: Right. Be glad to.

The Chairman: Two minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, last June 25, the Minister, in answer to a question I asked in the House regarding safety inspectors, inspectors generally, said to me:

With regard to the number of inspectors, it is a major preoccupation of mine, obviously. In recent days I have made a number of moves to strengthen the capacity, particularly of the CTC in this regard.

I was talking to Mr. Benson last week; he was before the committee. The minister knows that in the main estimates the reduction of 99 person-years included the reduction of five person-years in rail safety personnel and Mr. Benson told us he had applied to Treasury Board for authority to hire more inspectors but he is not getting very far, he told us. I wonder whether the minister will get after the Treasury Board to restore the person-years that were taken out and to increase the person-years in fact of inspectors of the CTC. Surely, this is not the kind of an area in which you have restraints or cutbacks. In fact, it would require more spending, not less. I am just wondering what progress the minister has made since that reply he gave to me on 25 June.

• 1015

Mr. Pepin: What I meant when I said that I would be giving him support is that I would sign the different submissions to Treasury Board that he would be making. Mr. Benson, as far as I know, has now another submission to the Treasury Board requesting 17 rail inspectors, so this exercise is not finished.

I think, if my memory serves me well, that he has 60 now doing different odd inspecting jobs. That is what I think he told the committee. I think he told the committee also that the purpose of CTC inspection is not to replace the inspection that the railways are supposed to do. If they got in the game of replacing the railways, there is no end to the number of inspectors that they will need. So, it is to inspect the inspectors more than to inspect by themselves. I can only say that I am still supporting his effort to get the number of inspectors which he feels is justified and I will keep on supporting that.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I hope the Minister will raise enough hell that it will stop the Treasury Board from undermining what he and the CTC want to do, and feel they should do. It is getting ridiculous the way that outfit is operating.

Mr. Pepin: This is a constant balancing act, as you well know. If Mr. Benson had 15 more inspectors than he needs to

[Traduction]

exceptions à ce climat général qui semble exister, si ce monsieur dont vous parlez estime qu'il n'a pas reçu dans le processus administratif normal la justice à laquelle il estime avoir droit, veuillez lui dire de venir me voir et je verrai ce que je peux faire.

M. Benjamin: Très bien. Avec plaisir.

Le président: Deux minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le 25 juin dernier, le ministre, en réponse à une question que je lui posais à la Chambre sur les inspecteurs en matière de sécurité et les inspecteurs en général, m'a dit:

Le nombre d'inspecteurs est une de mes grandes préoccupations, c'est évident. Ces derniers jours, j'ai pris plusieurs mesures pour augmenter l'effectif surtout à la Commission canadienne des transports.

J'ai parlé la semaine dernière à M. Benson, il comparaisait devant le Comité. Le ministre sait que dans le budget principal des dépenses, la réduction de 99 années-personnes inclut l'élimination de cinq années-personnes au sein du personnel d'inspection des rails, et M. Benson nous a dit qu'il avait demandé au Conseil du Trésor l'autorité d'embaucher un plus grand nombre d'inspecteurs, mais qu'il n'obtenait guère satisfaction. Je me demande si le ministre pourra faire des pressions auprès du Conseil du Trésor pour qu'on remplace les années-personnes abolies afin d'augmenter le nombre des inspecteurs de la Commission canadienne des transports. Il me semble que ce n'est pas dans ce secteur qu'il y a des restrictions ou des diminutions. En fait, il faudrait dépenser plus d'argent, pas moins. Je me demande quel progrès le ministre a fait depuis sa réponse du 25 juin.

M. Pepin: En disant que je l'appuierais, je voulais dire que je signerais les différentes soumissions au Conseil du Trésor qu'il allait présenter. Je crois savoir que M. Benson a présenté au Conseil du Trésor une nouvelle soumission, dans laquelle il demande 17 inspecteurs de chemins de fer. Donc la procédure continue toujours.

Si je me souviens bien, je crois qu'il a environ 60 inspecteurs en ce moment. C'est ce qu'il a dit au Comité. Il nous a dit également que les inspections effectuées par la Commission canadienne des transports n'ont pas pour objet de remplacer les inspections que les sociétés de chemins de fer sont censées faire. Si la Commission commençait à remplacer les sociétés de chemins de fer, elle aurait besoin de beaucoup d'inspecteurs. Le rôle des inspecteurs de la Commission est plutôt d'inspecter les inspecteurs. Tout ce que je puis vous dire, c'est que je continue d'appuyer ses efforts pour obtenir le nombre d'inspecteurs qu'il lui faut.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'espère que le ministre fera assez de bruit pour empêcher le Conseil du Trésor de miner ce que le ministre et la CCT veulent et doivent faire. Le fonctionnement du Conseil du Trésor devient aberrant.

M. Pepin: Comme vous le savez très bien, il s'agit toujours de trouver un équilibre. Si M. Benson avait 15 inspecteurs de

[Text]

have, then the same committee rightly would say that he is spending public money like a drunken sailor.

Mr. Benjamin: Mr. Benson, and the minister, and all of us, know that he does not have as many as he should have and I cannot understand why Treasury Board keeps balking.

Mr. Pepin: Well, in other instances, in the auditing, for example, we have reached compromises in the national interest. Some of the auditing for which these was no a sufficient number of people, is now being done, for example, by the Department of Transport in an agreement that we have with the CTC. So we are trying to do the best possible job with fewer people, really.

Mr. Benjamin: Right, because the Auditor General said . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. We will put you on for the next round.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la dernière fois que vous avez comparu devant ce comité, votre prédécesseur, le député de Végréville, vous a posé des questions concernant l'impact du budget sur l'industrie aérienne et sur l'industrie maritime au Canada, évidemment dans la mesure où l'exportation ou les voyages internationaux étaient impliqués.

Vous aviez pris, à ce moment-là, l'engagement de faire l'étude de ces chiffres. Je me demande si, aujourd'hui, vous êtes en mesure de nous donner ces chiffres, tant pour le milieu maritime que pour le milieu aérien?

Je comprends évidemment que cela peut être difficile pour vous d'avoir ces chiffres étant donné le grand travail que le ministère des Finances a à faire. Si vous ne les avez pas, je le comprends très bien, mais je pense que, pour la continuité de nos délibérations. Si vous ne les avez pas, est-ce que vous allez continuer quand même à poursuivre cet objectif?

M. Pepin: Je fais des efforts de mémoire extraordinaires, à ce moment-ci, pour me rappeler certains chiffres que j'ai vus. Du côté aérien, on m'a dit que l'obligation des transporteurs de payer le prix international, quand ils sortent du Canada, évidemment, représentait l'addition d'une centaine de millions de dollars à leur compte. Cela se refléterait sur le prix, je regarde M. Seaborn, au niveau de 8 p. 100 de prix du billet pour les Canadiens. Je pense que cela résume le tout, n'est-ce pas?

En ce qui a trait à l'effet de cette même mesure sur le plan maritime, M. Sinclair cherche encore des explications et il m'a fait signer une excellente lettre au ministre des Finances pour voir s'il n'y avait pas possibilité d'un compromis accommodant dans ce secteur-là. Il voudra peut-être faire rapport lui-même de conversations orales qu'il a eues à ce sujet-là; je ne sais pas.

Monsieur Sinclair.

• 1020

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Minister.

We are still continuing discussions with the Department of Energy, Mines and Resources on what is becoming a more and

[Translation]

plus qu'il ne lui en faut, le Comité dirait avec raison qu'il dépense de l'argent à tort et à travers.

M. Benjamin: Nous tous, y compris M. Benson et le ministre, savons qu'il n'a pas assez d'inspecteurs, et j'ai du mal à comprendre la réticence du Conseil du Trésor.

M. Pepin: Dans d'autres cas, dans la vérification des comptes, par exemple, nous avons trouvé un compromis dans l'intérêt national. Nous avons conclu un accord avec la Commission canadienne des transports pour que le ministère des Transports fasse des vérifications là où il n'y avait pas suffisamment d'employés pour justifier des vérifications distinctes. Nous essayons donc de faire de notre mieux avec moins d'employés.

M. Benjamin: Oui, parce que le vérificateur général a dit . . .

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je vais inscrire votre nom pour le deuxième tour.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The last time you appeared before the committee, Mr. Minister, your predecessor, the member for Végréville, asked you some questions about the impact of the budget on Canada's air and marine industries, which, of course, dealt with export and international travel.

You said that you would look at these figures. Can you give us the figures today for both the marine and air sectors?

I appreciate that it may be difficult for you to obtain the figures, given the great volume of work that the Department of Finance has to do. I will therefore understand if you do not have them, but to give our work some continuity, will you continue to try to obtain them if you do not have them?

Mr. Pepin: I am trying very hard to remember some figures I saw. I was told that the fact that air carriers have to pay the international price when they leave Canada would bring in about \$100 million. That would be reflected in the price as regards the 8 per cent tax for Canadians. I am looking at Mr. Seaborn here for verification. I think that is everything, is not it?

As to the impact of the budget on the marine sector, Mr. Sinclair is still trying to obtain explanations, and he prepared an excellent letter, which I signed, to the Minister of Finance, asking whether it might be possible to reach a compromise for the sector. I do not know whether he would like to report on the conversations he has had on this.

Mr. Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Merci, monsieur le ministre.

Nous poursuivons nos pourparlers avec le ministère de l'Énergie, Mines et Ressources, sur cette question qui devient

[Texte]

more complicated issue every day. With respect to an initial indication of what the impact might be on the Canadian marine industry, the best estimate we can come up with at this point in time is probably in excess of \$30 million a year. A lot of the effect will be finally determined when a precise definition of an international voyage is arrived at and there are great difficulties in determining administratively how you will record, determine or assess that part of a voyage that is international, particularly on the operations on the Great Lakes.

M. Deniger: Je pense, monsieur le président, que M. Sinclair et le ministre ont bien cerné le problème parce que c'est plutôt à un problème de logistique, d'interprétation qu'on fait face, surtout dans le milieu maritime, et les armateurs en sont évidemment très inquiets.

Monsieur le ministre, j'aimerais maintenant parler de la récente décision de la Commission canadienne des transports sur le programme ADAC, décision que certains applaudissent et que d'autres critiquent. On a refusé carrément de prendre position pour l'une ou l'autre des parties et on a choisi plutôt de vous remettre le fardeau de décider si la politique de votre ministère était favorable ou non au programme ADAC, ceci en vous obligeant à engager un certain montant d'argent pour l'infrastructure nécessaire si, évidemment, vous y êtes favorable ou à le dire carrément si vous n'êtes pas favorable. Dans un article du 7 novembre 1980, le *Toronto Star* dit ceci:

Pepin may reopen talks on STOLport.

Ma question, monsieur le ministre, est double. D'abord, est-ce que vous avez rouvert le dossier ADAC et, deuxièmement, est-ce que vous êtes satisfait de ce genre de décisions de la Commission canadienne des transports?

M. Pepin: Ce n'est pas dans mes habitudes de me plaindre, pas trop du moins, mais il n'y a aucun doute que cette décision-là était intrigante, aguichante, un peu mystérieuse. La Commission canadienne des transports a dit que le projet ADAC était dans l'intérêt public, mais modérément, jusqu'à un certain point. Elle a donc apporté des réserves. Alors, c'était déjà une décision un petit peu ambiguë. Ensuite, elle a dit: il y a deux problèmes à résoudre, celui de l'accord du conseil municipal de Toronto et celui de la détermination de l'ordre de gouvernement ou de la personne qui va faire les investissements nécessaires aux deux aéroports, et tant que ces deux questions-là ne seront pas résolues, la Commission ne sera pas en mesure de choisir un demandeur. D'autres auraient pu dire, et ils l'ont dit, que la meilleure façon de résoudre ces problèmes-là aurait été de choisir un des demandeurs, parce que ce demandeur-là aurait fait lui-même le travail nécessaire pour déterminer comment le financement des équipements des deux aéroports se ferait et pour essayer de convertir le conseil municipal de Toronto à son point de vue. Mais, comme on dit en anglais, be that as it may. On a une situation et cette situation-là, c'est l'obligation dans laquelle je suis d'essayer de trouver une solution à ce problème-là. Comme vous le savez, il existe un comité qui réunit le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, la municipalité de Toronto, la municipalité régionale du grand Toronto etc., comité dont je suis le président. Comme vous le savez, il y a eu des élections à Toronto

[Traduction]

de plus en plus complexe chaque jour. À l'heure actuelle nous pensons que l'incidence sur l'industrie maritime au Canada sera de l'ordre de plus de 30 millions de dollars par an. On saura l'incidence définitive lorsqu'on aura établi une définition précise d'un voyage international. Du point de vue de l'administration, il est très difficile de savoir comment évaluer la partie du voyage qui est internationale, surtout pour ce qui est des activités dans les Grands lacs.

Mr. Deniger: I think that Mr. Sinclair and the Minister have pinpointed the problem very well, because it relates more to logistics and to interpretation, particularly in the marine sector, and of course ship owners are very concerned about it.

I would like to deal with the recent CTC decision about the STOL program, Mr. Minister. Some people are in favour of it, others are against it. The commission refused to side with either party, and left it rather up to you to decide whether your department policy favoured the STOL program or not. It also required you to supply a certain amount of money for the necessary infrastructure if you are favourable to the program, or to make it quite clear, if you were against it. The headline of a *Toronto Star* article of November 7, 1980 said that:

Il se peut que Pepin rouvre le dossier ADAC.

There are two parts to my question, Mr. Minister. First, have you reopened talks on the STOL port? And secondly, are you satisfied with this type of decision by the CTC?

Mr. Pepin: I usually do not complain too much, but there is no doubt that this decision was intriguing, and a little mysterious. The Canadian Transport Commission said that the STOL program was in the public interest, but only moderately so. It therefore had some reservations about the program. The decision was therefore somewhat ambiguous from the outset. It then went on to say that there are two problems, obtaining approval from the Toronto municipal board and deciding which level of government or individual would make the necessary investments for the two airports. Until these two problems are solved, the commission cannot select an applicant. Some have said that the best way of solving the problems would have been to select one of the applicants, because the applicant selected would have done the work required with respect to financing the two airports and would have tried to convert the Toronto board to his point of view. However, be that as it may, I am faced with the fact that I have to solve this problem. As you know, I am chairing a committee of representatives from the federal government, the provincial government, the City of Toronto and the regional municipality of metropolitan Toronto. The mayor-elect of Toronto is, as you know, generally favourable to the STOL program. Arrangements have now been made for us to meet to discuss the problem once the new mayor assumes office. I believe an important aspect will be to try to work out a cost-sharing formula for the program. In Toronto, for example, other

[Text]

qui ont amené au pouvoir un individu qui est généralement favorable au programme ADAC. Alors, les arrangements sont faits maintenant pour qu'on se rencontre dès que le nouveau maire de Toronto sera en place afin de discuter le problème. A mon point de vue, un élément important serait de savoir s'il y a possibilité de partager les dépenses nécessaires à la réalisation de ce projet-là. Et à Toronto, par exemple, il y a des œuvres à construire, il y a des choses à faire qui sont en-deça de l'aéroport, comme la construction d'un tunnel pour se rendre à l'île etc., où la province, l'autorité locale, pourra se commettre, ce qui aidera peut-être à la réalisation du projet.

• 1025

Alors en ce qui a trait à STOL, comme tout le monde je pense je suis un petit peu ambivalent. Il y a de bons côtés, il y en a de moins bons... Et la réalisation, c'est-à-dire l'accord de mon ministère, le mien, dépendra en bonne partie de ce que d'autres sont désireux de faire.

M. Deniger: Je pense, monsieur le ministre, qu'il est très sage de faire une étude des prix de reviens et de s'assurer que les différentes parties en présence sont d'accord. Est-ce que vous auriez des objections à voir l'entreprise privée, la compagnie qui aurait le permis ou la compagnie impliquée comme *de Havilland*, participer aux frais de l'infrastructure?

M. Pepin: Sûrement pas... Aucune objection philosophique à cela!

M. Deniger: D'accord.

M. Pepin: Et en fait, si un des «applicants» avait obtenu l'autorisation, à ce que j'entends dire, c'est cela qu'il aurait fait...

M. Deniger: Sûrement.

M. Pepin:... Il aurait essayé de mobiliser tous les intéressés afin de faciliter la réalisation du projet. A cause de la décision de la Commission, ce travail-là retombe beaucoup plus sur les divers paliers de gouvernement que sur le secteur privé. Cela a eu ce désavantage-là, mais enfin... Je comprends très bien que la Commission canadienne des transports ait pu pensé qu'elle n'était pas en mesure de prendre une décision rationnelle parce qu'il y avait trop d'éléments d'incertitude.

M. Deniger: Quant au site de l'aéroport à Montréal... Est-ce que le site est déjà choisi? Est-ce que vous considérez plus d'un site et si oui, quels sont-ils?

M. Pepin: Je pense que ça dépendra du vainqueur dans la compétition. Sauf erreur, et M. St. John vous me le direz si je fais erreur, on avait identifié le terrain Victoria comme étant l'endroit le plus favorable à Montréal. Pour ma part, j'ignore exactement l'intensité des travaux qu'il faudrait faire là. Comme je discuterai avec le gouvernement ontarien et le gouvernement municipal de Toronto de ce qui doit être fait à Toronto-Island pour favoriser ce projet-là, j'imagine que, après, j'aurai à discuter avec le gouvernement du Québec et la municipalité du Grand Montréal pour savoir ce qu'il y a à faire du côté de Montréal également.

Ce sont ces différents éléments-là que, à cause de la décision qu'a prise la Commission, je suis maintenant obligé de prendre

[Translation]

things, such as a tunnel to the island, will have to be built in addition to the airport. If the province and the municipality were to agree to finance such programs, it will perhaps be easier to get the program under way.

And like most people, I have rather mixed feelings about the STOL program. It has both advantages and disadvantages. My department's approval, will depend to a large extent on what other people want to do.

Mr. Deniger: I think it is a very good idea to study the costs and to make sure that the various parties agree. Would you object if the company that obtains the permit or the company involved, such as *de Havilland*, were to share the infrastructure costs?

Mr. Pepin: Certainly not. I would have no philosophical objection to that!

Mr. Deniger: Fine.

Mr. Pepin: In my opinion if one of the applicants had been authorized to go ahead with the project, I think that is exactly what the applicant in question would have done.

Mr. Deniger: Of course.

Mr. Pepin: He would have tried to get the assistance of all the parties involved in order to get the project under way. As a result of the CTC's decision, this task is being left more to the various levels of government than to the private sector. That was the disadvantage of the decision, but... I certainly understand that the CTC may have thought that it could not make a rational decision because there were too many uncertain factors.

Mr. Deniger: Has the site for the Montreal airport been chosen? Is more than one site being considered, and if so, what are they?

Mr. Pepin: I think this will depend on who wins the competition. Mr. St. John will correct me if I am wrong, but I believe that Victoria field was identified as the most favourable site in Montreal. I do not know exactly how much work will have to be done there. Since I will be talking to the Government of Ontario and the Toronto municipal government about what should be done to promote the project, I imagine that I will subsequently be discussing the same issues with the Quebec government and the municipality of metropolitan Montreal.

Because of the commission's decision, I now have to assume responsibility for these matters, and this may not have been the case, had the decision been different.

[*Texte*]

en main l'affaire, ce qui peut-être n'aurait pas été le cas, si la décision avait été tout autre.

M. Deniger: Certains journalistes parlent d'une «autre patate chaude.»

M. Pepin: C'est cela.

M. Deniger: Est-il dans votre intention d'aller au Québec bientôt, et dans le Montréal métropolitain, pour rencontrer la communauté en général, par exemple, par le biais d'une conférence à la Chambre de commerce ou au Board of Trade et expliquer les dossiers chauds de Montréal: Mirabel, Nordair, le port de Montréal etc . . .

M. Pepin: Oui, monsieur. Et je me réjouis du fait qu'un certain nombre de députés de la région de Montréal aient déjà fait un travail dans ce sens-là. Je pense que la réunion qui s'est tenue à Montréal il y a quelques jours, où vous avez été en mesure de montrer le rôle du gouvernement central dans le développement du port de Montréal, était de nature à corriger une impression négative qui avait été laissée à la suite du discours de M. Landry.

M. Deniger: Cela va certainement vous faciliter le terrain, monsieur le ministre. A propos d'autre chose, ce matin on fait état dans les journaux de mises à pied de près de 1,100 employés de CN Express, pour la plupart, du moins, dans les Maritimes. Est-ce que ces chiffres-là sont exacts? Est-ce que le ministre est en mesure de nous indiquer quelle est la situation financière qui existe maintenant au CN Express, tout en étant fort conscient que le CN est une corporation de la Couronne qui, en plus d'être administré comme une entreprise privée a quand même des responsabilités face à l'intérêt public?

M. Pepin: Le problème était là . . . Je ne vais que toucher la surface de ce problème-là . . . mais au point de départ il y a le fait que CN Express perd de l'argent depuis plusieurs années. Et ces pertes-là grandissent d'une façon alarmante. Je regardais les chiffres récemment, en 1970, ils perdaient 14 millions de dollars, aujourd'hui, ils perdent plus de 50, 57 millions de dollars, si ma mémoire est fidèle. Il y a une raison fondamentale à cela, c'est que d'autres firmes dans le même secteur de transport des petits objets, je ne voudrais pas qualifier tout cela, se spécialisent ou se sont spécialisées dans certains types de transport et elles le font parce qu'elles sont moins grandes, parce qu'elles sont moins obligées par le passé, je reviendrai à cela, elles le font d'une façon beaucoup plus efficace. Alors, le président de CN n'a aucune objection, je pense, à ce qu'on dise en public qu'il ne peut pas faire face à la concurrence devant ces firmes beaucoup plus spécialisées, beaucoup plus alertes, beaucoup plus agiles que lui l'est. Ensuite de cela, il y a un élément historique là-dedans qui joue, c'est que le CN Express est là depuis très longtemps et qu'il transporte tout; ils sont tout pour tout le monde. Ils transportent des choses qui ne sont pas très rentables, ce qui évidemment effectue leur chiffre d'affaires, leur revenu.

• 1030

Alors, depuis au moins un an et demi, à ma connaissance, ils ont mis en place un programme de rationalisation. Ils ont éliminé certains points, l'an passé, une quinzaine; ils ont

[*Traduction*]

Mr. Deniger: Some reporters have talked about "another hot potato".

Mr. Pepin: That is correct.

Mr. Deniger: Do you intend to go to the Montreal area soon to address the Chamber of Commerce or the Board of Trade to report on the various hot issues in Montreal, such as Mirabel, Nordair, Montreal Harbour and so on.

Mr. Pepin: Yes. And I am pleased that a number of Montreal-area MPs have already begun this process. I think that the meeting held in Montreal a few days ago, in which you demonstrated the federal government's role in developing Montreal harbour, corrected a negative impression resulting from Mr. Landry's speech.

Mr. Deniger: It should make your task a little easier, Mr. Minister. Turning to another matter now, this morning's newspapers reported that close to 1,100 CN Express employees had been laid off, most of whom are located in the Maritimes. Are these figures accurate? Can the minister tell us about the present financial situation of CN Express? We realize, of course, CN is a Crown corporation which is administered like a private company, but does have to take the public interest into account?

Mr. Pepin: That problem existed—I will only touch on this problem—but to start with, there is the fact CN Express has been losing money for several years, and these losses are growing at an alarming rate. I was looking at the figures recently; in 1970, they lost \$14 million whereas their present losses amount to something like \$50 million or \$57 million, if my memory serves me right. Basically, the reason for this is that other firms which also transport what I would very generally describe as small goods are or have become specialized in certain types of freight. They have chosen to do this because they are not as large and they are not as regulated as they were in the past, I will get back to this point, and their operations are much more efficient. I do not think that the president of the CN would have any objection to it being publicly stated that he is unable to compete with the much more specialized, responsive and adaptable businesses. In addition, there is an historical factor which comes into play, namely the fact that CN Express has been in existence for a long time and that it ships all kinds of items for all types of customers. Some of the freight which it ships is not very profitable and this has an obvious effect on the over-all performance and revenue.

For the past year and a half at least, as far as I know, a rationalization program has been put into effect. A number of points have been eliminated, last year they amounted to about

[Text]

renvoyé également certains employés, l'an passé, 800; et c'est dans cette optique de rationalisation qu'il faut situer les événements qui ont lieu aujourd'hui. Alors, c'est cet effort-là que CN va continuer. Ils vont encore une fois réduire le nombre des points de livraison; ils vont encore une fois continuer à réduire le nombre de leurs employés jusqu'à ce qu'ils obtiennent un juste milieu favorable.

Mais une chose qui est à souligner tout de suite, et vous l'avez impliquée, vous l'avez mentionnée, c'est que CN fait cette opération rationalisation avec un sens de la justice remarquable. Et c'est pour cela d'ailleurs que CN Express a obtenu le consentement du syndicat qui représente les employés pour ce faire. Les employés et le syndicat sachant très bien que ce qui se fait maintenant pourrait être encore pire et s'associent avec CN Express dans le désir de conserver ce qui est rentable dans l'opération actuelle. Alors, toutes sortes de garanties sont données; il y a l'application de plans de préretraite pour les employés, il y a des relocations également. Le fait que le syndicat représente plusieurs secteurs de l'empire CN permet une plus grande flexibilité d'une section d'une entreprise CN à une autre. Alors, on espère donc qu'un jour ou l'autre CN Express aura atteint son équilibre de rendement.

M. Deniger: J'ai toujours cru . . .

The Chairman: I might, Mr. Deniger, for the information of members, point out that I have invited CN to appear before the committee on December 9, so you will have an opportunity then to go into greater detail on this particular problem.

M. Pepin: Mais il y a un aspect, monsieur le président, c'est l'aspect des Maritimes, et Robert Giroux pourra y répondre d'une façon plus spécifique.

M. Deniger: J'aimerais que M. Giroux m'indique les chiffres peut-être. J'ai toujours trouvé intéressant ou tout à fait extraordinaire, monsieur le président, qu'ici nous ayons une société de la Couronne qui compétitionnait en réalité avec deux autres sociétés de la Couronne, soit Air Canada, pour les petits colis et les Postes. Et je pense que s'attendre à ce que CN Express puisse être rentable, c'était tout à fait impossible. Mais c'est quand même dommage qu'on soit obligé de faire des mises à pied aussi nombreuses que celles d'aujourd'hui. Et si M. Giroux pouvait me donner des chiffres . . .

M. Pepin: J'aimerais prendre une petite minute pour souligner le fait, parce que cela m'est également venu à l'idée, les grands esprits pensent de la même façon, et on m'a à ce moment-là raconté les efforts que CN avait faits, avec Air Canada par exemple, pour produire des systèmes en commun, avec certains succès; et on m'a dit également les efforts qu'on avait faits pour en arriver à des ententes avec le ministère des Postes et comment cela n'avait pas été facile.

M. Deniger: C'est dommage. Est-ce que M. Giroux aurait les chiffres, si cela est possible?

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Oui, monsieur Deniger.

Le président: Monsieur Giroux.

[Translation]

fifteen; employees have also been dismissed, 800 last year; the events which are taking place today have to be seen in this rationalization perspective. This effort will be continuing. They will be further reducing the number of delivery points and also cutting down on staff in an effort to strike a proper balance.

I should emphasize, as you implied, that the CN is undertaking this rationalization operation with great concern for justice. This was why CN Express obtained the consent of the union representing the employees when it began this program. The union and the employees know that things could get even worse and are working together with the company to salvage those activities which can be made profitable. Various types of guarantees have been provided; there is a preretirement plan, there are also relocations. The fact that the union represents several sectors of the over-all CN operations allows for a greater flexibility. We hope that one day CN Express will have reached its optimum level of operation.

Mr. Deniger: I always thought . . .

Le président: Pour la gouverne des députés, monsieur Deniger, je voudrais rappeler que les témoins du CN doivent comparaître devant le Comité le 9 décembre. Vous aurez donc la possibilité de poser des questions détaillées à ce sujet.

Mr. Pepin: The aspect dealing with the Maritimes could be answered more specifically by Robert Giroux.

Mr. Deniger: I would like Mr. Giroux to give me the figures. I have always been amazed to see that this Crown corporation enters into competition with two other Crown corporations, namely Air Canada, in the case of small parcels, and the Post Office. In my opinion, it is quite unthinkable to imagine that CN Express could be profitable. It is unfortunate that there have had to be so many layoffs. If Mr. Giroux could give me the figures . . .

Mr. Pepin: Let me interrupt a moment because I have just thought of something—great minds think alike—and I remember the fairly successful efforts made by CN with Air Canada to produce common systems; I was also told how an attempt was made to come to some understanding with the Post Office and how difficult this was.

Mr. Deniger: It is a pity. Does Mr. Giroux have the figures?

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Yes, Mr. Deniger.

The Chairman: Mr. Giroux.

[Texte]

M. Giroux: Tout d'abord, j'ai les chiffres pour les provinces de l'Atlantique et j'aurai plus tard dans la journée, je peux vous les passer directement, les chiffres pour le reste du Canada.

Tout d'abord, pour les provinces de l'Atlantique, il y aura une réduction d'environ 200 à 250 employés. On disait dans les journaux 254; nous, notre compte est de 207 employés sur 835. Cela veut dire qu'à peu près un quart des employés qui sont maintenant dans les provinces atlantiques vont faire face à une réaffectation. Le but de l'exercice que le CN entreprend avec ses syndicats est essentiellement de faire cela sur une période de temps et de faire une réaffectation de ses employés.

• 1035

Alors, il y en a 200 sur 800 dans les provinces atlantiques. Le reste du groupe de 1,100 dont on parlait à la presse va être éparpillé à travers le Canada; une forte proportion aussi ira dans les grands centres, tels que Toronto et Montréal, je pense. De toute façon, j'aurai des chiffres plus précis tout à l'heure.

J'aimerais ajouter aussi que le but de l'exercice de CN Express est de se sortir à toutes fins pratiques de cette concurrence dans le domaine du petit colis, c'est-à-dire de la concurrence avec Air Canada et avec les Postes parce que c'est réellement dans ce secteur-là qu'ils sont le moins efficaces, et de se concentrer sur ce qu'on appelle le less-than-truck load, un secteur où ils sont et où ils croient pouvoir être plus efficaces.

Finalement, j'aimerais ajouter que même avec ces améliorations-là, ils vont encore opérer avec un déficit tout de même assez sérieux, mais un déficit qui va graduellement décroître avec les années.

M. Deniger: Alors, ce n'est certainement pas la faute de l'administration de CN Express si malheureusement ils se trouvent dans une telle situation.

Merci, monsieur le président.

M. Pepin: Il y a beaucoup de remarques à faire là-dessus, mais une des remarques, c'est que sometimes small is better, parce que justement, la petite entreprise a beaucoup plus de flexibilité, peut viser, peut choisir certains secteurs où la concurrence est plus faible et s'y insérer, alors que la grosse entreprise sera beaucoup plus lente à réagir. C'est un peu ce qui arrive dans le cas de CN Express.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

I have been informed by the whip that there are votes at 11 o'clock, the bells will ring, but they are indefinite bells now. If we could have co-operation of members in this period to limit questioning to about 10 minutes, we could get at least three more members before we go to the House.

Mr. McDermid: We could tie the whip down. If we do not let him out of here, we are all right.

The Chairman: He is a little tough to tie down, I have found out, but our next questioner is Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I have several things to cover here; I will try to be as brief and as quick as I can.

[Traduction]

Mr. Giroux: I have with me the figures for the Atlantic provinces and I can provide you with the figures for the rest of Canada later on during the day.

In the Atlantic provinces, there will be a staff reduction of about 200 to 250 employees. The newspapers said there would be 254 but our count is 270 employees out of 835. This means that approximately a quarter of the employees now working in the Atlantic provinces will be relocated. This is basically the aim of the CN and the unions over a period of time.

There are 200 out of 800 in the Atlantic provinces. The rest of the group of 1,100 referred to in the newspapers will be scattered throughout Canada with a large proportion in big cities, such as, Toronto and Montreal. I will be able to give you the exact number later on.

I would like to add that the aim of this exercise undertaken by CN Express is to get out of the field of small parcels freight and the competition that is involved with Air Canada and the Post Office. This is the area in which CN Express is the least efficient. It plans to concentrate on what is called the less-than-truck-load, a sector where they are and can continue to be more efficient.

Finally, in spite of all these improvements, this business will continue to operate with a fairly substantial deficit which we can expect to see decreased in size over the years.

Mr. Deniger: Then this unfortunate situation can certainly not be held against the CN Express management.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: A lot of comments can be made about this case, one of the most relative being sometimes small is better. Small businesses have more flexibility and can choose certain areas where competition is weaker and thus make a better go of it. Large businesses are much slower in reacting. This, to some extent, is what happened in the case of CN Express.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

The whip vient de m'informer que des votes auront lieu à 11 h 00 et que le timbre retentira. Si les membres veulent bien limiter leur période de question à environ 10 minutes, nous pourrions donner la parole à au moins trois autres députés avant d'aller à la Chambre.

M. McDermid: Nous pourrions immobiliser le whip; si nous ne le laissons pas partir, nous n'aurons pas d'ennui.

Le président: Il est un peu dur à immobiliser comme je l'ai appris. Je donne la parole maintenant à M. Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je veux traiter de plusieurs sujets; je vais donc être aussi bref que possible.

[Text]

The first issue I would like to raise with the minister is something I have raised with him privately and it has to do with what the CTC does in terms of abandoning railroads. In my riding I have what is called the Miniota subdivision of the CPR. The line is scheduled for abandonment on December 31 of this year and the local people have not had a hearing. I have pursued, I think, the matter as best I can through the CTC, and I raised it the other day with Mr. Benson when he was here as chairman of the CTC, and my understanding now is that because of the way the CTC operates the only appeal we have left is directly through you, Mr. Minister. Apparently it has to be a Cabinet decision, so I would strongly urge you to make that decision to give these people a chance to have a hearing because a railroad is a very important part of any area in Western Canada. Our whole system of jurisprudence is based on the fact that you are innocent until proven guilty, and a hearing into this matter is considered by the people in that area as something that they have a right to. If they are not given an opportunity to have a hearing, even though the line may be eventually abandoned, I would suggest that they will always be aggrieved because of the fact that they did not have their day in court, to paraphrase, and I would strongly urge you to take that into consideration as quickly as possible because the time is fast approaching, and if at all possible recommend that there be hearings held into the abandonment of that line.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I must say I have asked the department to look into the case you submitted to me last week, last Friday I think it was, and I have not had any reaction to it. Mr. Giroux, are you familiar with the Miniota situation?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Minister, I have just received the report on it. My understanding is that we are looking at it right now as a result of this particular request. This is a line that was looked at by the Hall commission, my understanding is, and the CTC may be proceeding on the basis of information that they have already received.

• 1040

Mr. Mayer: If that is the case, Mr. Chairman, about 20 miles of the western section of that subdivision was not recommended for abandonment by the Hall commission. The Hall commission was split on it; the eastern section, I think from Oak River down to Brandon, was suggested to be abandoned but not from there west. That portion of the line has never had a hearing, even if you consider the Hall report, and there was a section in the Hall report, where they suggested that . . .

Mr. Giroux: Yes.

Mr. Mayer: . . . and you are familiar with the section. So there are about 20 miles at the western end of it that were not recommended for abandonment by the Hall commission.

Mr. Giroux: I would suggest, Mr. Minister, if you are agreeable, that we reply possibly in writing on this particular question after we have looked at it. I do not have the details.

[Translation]

Tout d'abord, une question dont j'ai déjà discuté avec le ministre en privé, c'est-à-dire les décisions de la CCT au sujet de l'abandon de lignes ferroviaires. Le district Miniota du CP se trouve dans ma circonscription et, bien qu'une audience n'ait pas été prévue pour la population, la ligne ne servira plus à partir du 31 décembre de cette année. J'ai fait toutes les démarches que j'ai pu auprès de la CCT et j'ai soulevé cette question l'autre jour lors de la comparution de M. Benson, président de cet organisme. Il semble, étant donné les procédures de la CCT, que le seul recours qui nous reste est de faire appel directement à vous, monsieur le ministre. Apparemment, il faudrait une décision du Cabinet et je vous exhorte à user de votre influence pour permettre à la population de cette région de faire connaître son point de vue lors d'une audience. Le chemin de fer est un élément vital pour les collectivités de l'ouest du Canada. Notre système judiciaire est fondé sur le principe de l'innocence jusqu'à preuve du contraire, et les habitants de cette région estiment avoir droit à une audience sur cette question. Si on ne leur donne pas cette possibilité, même si la décision d'abandon doit être confirmée, ils se sentiront lésés et privés d'un droit fondamental. Je vous pris instamment de prendre des mesures immédiates et de recommander que soit tenue une audience à ce sujet, car le délai sera bientôt expiré.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je dois dire que j'ai demandé aux fonctionnaires d'étudier le cas que vous m'avez soumis la semaine dernière, vendredi dernier je crois, et je n'ai pas encore eu une réponse. Monsieur Giroux, connaissez-vous la situation à Miniota?

M. Giroux: Oui, monsieur le ministre, je viens de recevoir le rapport. Je crois savoir que nous étudions ce cas à la suite de cette demande. Cette ligne a déjà fait l'objet d'une étude par la Commission Hall et je crois que la CCT a peut-être pris sa décision en fonction des informations déjà reçues.

M. Mayer: Si tel est le cas, monsieur le président, s'il s'agit des 20 milles de voies de la section ouest de cette subdivision, la Commission Hall n'a pas recommandé l'abandon. La Commission était partagée sur cette question et elle avait recommandé, je crois, l'abandon du tronçon allant de Oak River à Brandon, mais non pas du tronçon allant vers l'ouest. Pour cette partie de la ligne, il n'y a jamais eu d'audience même dans le cas des recommandations du rapport Hall, et il y a une section pour laquelle le rapport Hall a proposé que . . .

M. Giroux: Oui.

M. Mayer: . . . et vous savez de quelle section il s'agit. Il y a donc 20 milles de voies ferrées au terminus ouest pour lesquels la Commission Hall n'a pas recommandé l'abandon.

M. Giroux: Monsieur le ministre, si vous êtes d'accord, je proposerais qu'après avoir examiné cette affaire, nous donnions notre réponse, peut-être par écrit. Je n'ai pas les détails de l'affaire.

[Texte]

Mr. Pepin: I will be back to you.

Mr. Mayer: I appreciate that.

Mr. Pepin: You know there are other instances where what you suggest has been done. I was looking at one recently, the Carleton subdivision, which consisted of 42 miles, and only the last 8 miles were abandoned. So I presume the CTC tries to do as good a job as they can and to not look at the totality of the line, but try to find out if sections of it could be rehabilitated.

Mr. Mayer: I certainly appreciate that response and hope that we can get a hearing.

The other thing I would like to pursue, if I could, is the situation that the western section of the CTC has in Saskatoon with regard to its office space. I have been in that office; I used to live in Saskatoon. Their offices are very much split up; I think both the commissioners have their offices on a different floor than their support staff. As I said, that was my home. I went to school and was educated in Saskatoon. My understanding of the situation in the city now is that there is roughly 50,000 square feet of available office space. I think the requirements of the CTC are something like 20 per cent of that or less than that, 7,000 or 8,000 square feet. Public Works has apparently told the CTC there that there will be seven or eight months before office space is available. I think really it is an appalling situation. These people are put in the old federal building there on Third Avenue; I know the situation quite well and I would strongly suggest, Mr. Minister, that you look into what their office situation is. I do not know whether or not you have ever been in that office yourself, but if you have been or if you had the opportunity to, I know you would agree with me that there is excellent office space available in the city, and that everything should be done to get them housed. It is very important to us in western Canada that we have that section there and that we have them operating and that we have them operating with good morale. So anything that you can do to see that they are housed properly I think would be of benefit to everybody.

Mr. Pepin: Okay. I met Mr. Benson yesterday. He had a list of seven subjects and I had a list of seven subjects and the state of the facilities in Saskatoon was not on either list, but it will be put on it very, very rapidly.

More importantly—and I know you will agree with me—each time I go west, and I meet people who have been associated or who have had to do with the western branch of the CTC, I inquire as to the kind of work they are doing. And I hope that your opinion and information is the same as mine, which is, that they are doing an excellent job.

Mr. Mayer: Oh sure.

Mr. Pepin: So the idea of moving a part of the CTC outfit there proves to be very useful.

Mr. Mayer: I would agree with you totally; it is something that I have been in favour of for a long time, and I would also

[Traduction]

M. Pepin: Je vous les fournirai.

M. Mayer: Je vous en saurais gré.

M. Pepin: Vous savez, il y a d'autres cas où ce que vous avez proposé a été fait. Dernièrement, j'ai examiné rapidement ce qu'il en était pour la subdivision Carleton qui comprend 42 milles, et on a abandonné que les huit derniers milles. Je suppose que la CCT fait de son mieux et qu'elle examine non pas la totalité de la ligne mais s'il est possible que certaines sections puissent être remises en état.

M. Mayer: Je vous saurais gré de me donner cette réponse et j'espère que nous pourrions obtenir qu'on tienne une audience.

J'aimerais parler, si possible, de la situation actuelle de la section ouest de la CCT, c'est-à-dire de la situation au point de vue espace de bureau à Saskatoon. J'ai été dans ce bureau de Saskatoon quand j'habitais cette ville. Les bureaux semblaient éparpillés et je sais que les deux commissaires avaient leurs bureaux à un étage différent du personnel de soutien. Comme j'ai dit, j'habitais Saskatoon, j'y ai fait mes études. D'après ce que je comprends, 50,000 pieds carrés d'espace pour bureaux sont maintenant disponibles à Saskatoon. Je crois que la CCT aurait besoin de quelque chose comme 20 p. 100 de cette superficie, soit moins de 7,000 ou 8,000 pieds carrés. Apparemment, le ministère des Travaux publics aurait indiqué à la Commission qu'il lui faudra attendre 7 ou 8 mois de pouvoir occuper les locaux, et je crois que cette situation est épouvantable. On a donc mis ce personnel dans l'ancien bâtiment fédéral de la troisième avenue, et comme je connais bien la situation, je vous proposerais grandement, monsieur le ministre, d'examiner quelle est leur situation au point de vue locaux. Je ne sais pas si vous êtes jamais allé dans ce bureau, mais je crois que vous serez d'accord avec moi pour dire que puisqu'il y a d'excellents espaces de bureaux disponibles dans la ville, on devrait faire l'impossible pour bien loger ce personnel de la Commission. Cette section de la CCT est pour nous, dans l'ouest du Canada, de la première importance et il est aussi de toute première importance que le moral du personnel soit bon. Donc, je vous serais reconnaissant car ce serait utile à tous, que vous fassiez l'impossible pour bien loger ce personnel.

M. Pepin: D'accord. J'ai rencontré hier M. Benson et il m'a soumis une liste de sept sujets à l'étude; cependant il n'était pas question de la situation des installations à Saskatoon, mais on va ajouter ce sujet bien vite à la liste.

Je dirai que ce qui est encore plus important à nos yeux au sujet de la CCT, et vous serez d'accord avec moi, c'est que chaque fois que je vais dans l'ouest et que je rencontre des gens qui ont eu affaire avec la division ouest de la CCT, ils m'indiquent lorsque je leur demande ce que fait cette division, que le travail qu'elle accomplit est excellent et j'espère que vos renseignements à ce sujet concordent avec les miens.

M. Mayer: Certainement.

M. Pepin: Par conséquent, cette idée que nous avons eue de déménager une partie de la Commission dans l'ouest était de la plus grande utilité.

M. Mayer: Je suis totalement d'accord avec vous. Il y avait d'ailleurs déjà longtemps que j'étais en faveur d'une telle

[Text]

be in favour of seeing that they have more power, if you will, in terms of some of the projects that they should be involved with. For instance, the upgrading or the rehabilitation program it seems to me that they should be given more—which leads me into, I suppose, another topic—authority in terms of what how the money is spent and to see that the money is spent wisely. What I would be interested in knowing is, what kind of an audit system is used to verify the kind of job that the railways are doing with the money that they are receiving to do upgrading. It seems to me that the CTC in Saskatoon, the western section of CTC, should be in a much better position to look after this now. I understand that it is now done by the grains group. I see no reason why the grains group should do it; I would strongly urge you to give consideration to seeing that the CTC in Saskatoon has a chance to do this. Could I ask a question? Who is responsible? Am I right that the grain groups look after this now?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, yes. It is now one of the functions of the Grain Transportation Directorate to make sure the work done by the railways under the rehabilitation program is properly inspected and audited to get the best value for money. Our first preference would have been the CTC. However, the workload imposed generally on the CTC and so forth puts them in a position right now that they do not have the resources to undertake this. We have been authorized by the Treasury Board to use contract funds to do the auditing and the inspection work and we are now gearing ourselves up to undertake that as a major part of the rehabilitation program.

• 1045

The Chairman: You have three minutes.

Mr. Pepin: We also have another preoccupation. It is the role of the CTC in the determination and the prioritization of branch line rehabilitation.

Mr. Mayer: I think the CTC agree with you totally, Mr. Minister, that CTC should be involved like that. However, it seems to me that it is strange that there are funds available for the grains group in Ottawa to perform that function. The government is all one unit. Why would not some of those man-years, or whatever, be made available to the CTC in the west to see that they, in fact, have the responsibility for the audit. My understanding of the audit which is done here by the grains group is that it is really not that favourable. These people are a long way away from what goes on in Ottawa. By definition, the upgrading process is in western Canada so it seems to me that, if the grain group here has engineers, which I hope that they do have available to do the checking, then those positions should be directly transferred to western Canada so that they come under the responsibility of the CTC in Saskatoon. Could not this be done?

[Translation]

mesure et j'aimerais aussi que cette section de l'ouest de la CCT ait plus de pouvoirs, mettons dans le cas de certains des projets dont elle devrait s'occuper. Il me semble, par exemple, qu'on devrait donner plus de pouvoirs à la société dans le cas de ses programmes de mise en état et d'amélioration des voies ferrées, ce qui m'amène à discuter je suppose d'un autre sujet, c'est-à-dire du fait qu'on devrait donner plus de pouvoirs à la Commission pour décider de l'affectation des fonds et veiller à ce qu'ils soient dépensés à bon escient. J'aimerais, dans cette optique, savoir quel est le système de vérification des comptes qu'on utilise pour contrôler la façon dont les sociétés de chemin de fer dépensent les fonds qu'elles reçoivent dans le cas de cette modernisation des voies ferrées. Il me semble que cette division de l'ouest de la CCT devrait être mieux en mesure d'agir en ce sens maintenant. J'ai cru comprendre que c'était le groupe des grains qui s'occupait de cette question et je vous recommanderais instamment de vous assurer que la division de la CCT à Saskatoon reçoive le pouvoir d'agir dans ce cas. Puis-je vous poser une question? Qui est responsable de ces dépenses? Est-ce toujours le groupe des grains?

M. Giroux: Monsieur le président, oui. Il incombe maintenant à la Direction des transports des grains de s'assurer que le travail accompli par les chemins de fer, dans le cadre de ce programme de remise en état des voies ferrées, est convenablement surveillé et vérifié au point de vue financier pour obtenir une valeur maximum en contrepartie de l'argent dépensé. Nous aurions préféré que cette fonction relève de la CCT. Toutefois, vu la charge de travail imposée de façon générale à la CCT, etc., elle ne serait pas en mesure à l'heure actuelle de s'acquitter de cette tâche. Le Conseil du Trésor nous a autorisés à utiliser des fonds pour engager à contrat des inspecteurs pour faire la vérification des comptes et l'inspection pour faire la vérification des comptes et l'inspection, et nous nous préparons à remplir cette tâche à titre de contribution importante à ce programme de remise en état des voies ferrées.

Le président: Vous avez trois minutes.

M. Pepin: Elle a aussi une autre tâche, à savoir qu'il appartient à la CCT d'établir les priorités en ce qui concerne le programme de réfection des embranchements.

Mr. Mayer: Je crois que la CCT est entièrement d'accord avec vous, monsieur le ministre, pour vouloir jouer un rôle dans ce cas. Toutefois, cela me paraît bizarre que l'on fournisse des fonds au groupe des grains pour remplir cette fonction. Le gouvernement est un tout, et pourquoi ne pourrait-on pas fournir une partie de ces années-personnes au bureau de la CCT dans l'ouest afin qu'il s'occupe de cette vérification des comptes. D'après ce que je crois comprendre, le groupe des grains n'est pas si heureux de remplir ces fonctions, car il lui faut voyager loin d'Ottawa. Par définition, le processus de réfection des voies ferrées a lieu dans l'ouest du Canada. Donc il me semble que si le groupe des grains dispose des ingénieurs nécessaires, et je l'espère, pour faire cette vérification, alors je ne vois pas pourquoi ces postes ne pourraient pas être transférés directement à la division ouest de la CCT à Saskatoon. Est-ce qu'on pourrait procéder ainsi?

[Texte]

Mr. Giroux: There has been no authorization to provide these kinds of resources to the CTC. The work that will be done on inspection and audits will be done in close co-operation and the CTC will be kept fully involved to the extent that they can. The contracts that will be given out will be generally to people who are familiar with the branch line program, the inspection programs out west. It will not be done by people from Ottawa, but there will not be additional staff added to the grains group for that purpose.

Mr. Mayer: If there is going to be additional staff added—excuse me for interrupting, Mr. Giroux—why could not that additional staff be added to the western section of the CTC rather than the grains group here in Ottawa. You mentioned that there was no authorization. Who gives the authorization?

Mr. Giroux: Well, let me correct you. There will not be additional staff added to the grains group in Ottawa. The actual inspection of the work completed as well as the actual audit work will be done by contracting people to do so. It is not the same thing as man-years added as additional staff.

Mr. Mayer: Is there any reason then, if you are going to contract it out to a consulting engineer, why the western section of the CTC could not be responsible for doing that contracting out to see that they are involved in the verification procedure insofar as expenditure by the railroads is concerned? It seems to me that makes eminent good sense and I have not heard an argument today or ever that puts any holes in my thinking, in my feeling, in a lot of people's thinking, that if you are going to have a western section of the CTC that, in fact, it should have some responsibility and some accountability for the things in western Canada. As long as you have the accounting procedure or the verification procedure in the grains group here you are not going to have that.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I can assure you that the actual inspection and auditing will be done in close co-operation with the CTC. We have the responsibility that is done through us, but they will be fully aware, and we are getting their advice on how to proceed so...

Mr. Mayer: If you could substitute the words "in close co-operation with" by "under the auspices of" so that the western section has some control over it, then I would be in agreement with you. But as long as we are hiring people to do it, it seems to me that the people involved in Saskatoon should be more directly involved than they are. My understand now is that they are not.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I was just going to comment philosophically on the relationship between the central office of the CTC and the western branch. I think your argument makes a lot of sense and Mr. Giroux and I will certainly take it into consideration

[Traduction]

M. Giroux: Aucune autorisation n'a été donnée aux fins de fournir ces ressources à la Commission canadienne des transports. Il y aura collaboration très étroite en ce qui a trait à l'inspection et à la vérification des comptes et la CCT sera autant que possible tenue au courant de ce qui se passe. On accordera des contrats à l'extérieur à des personnes qui connaissent bien ces programmes des embranchements, ces programmes de réfection dans l'ouest. Ce ne sont pas des représentants d'Ottawa qui feront ce travail, mais le groupe des grains ne recevra pas de personnel supplémentaire pour faire ce travail.

M. Mayer: S'il faut fournir du personnel supplémentaire, excusez-moi de vous interrompre, monsieur Giroux, pourquoi ne pourrait-on pas fournir ce personnel supplémentaire à la division ouest de la CCT plutôt qu'au groupe des grains à Ottawa? Vous avez mentionné qu'il n'y avait pas eu d'autorisation... Qui est-ce qui donne cette autorisation?

M. Giroux: Permettez-moi de reprendre ce que vous avez dit. On n'ajoutera pas de personnel au groupe des grains qui se trouve à Ottawa. En fait, l'inspection des travaux terminés et la vérification des comptes seront faits en donnant des contrats à des gens de l'extérieur et cette opération ne se confond pas avec une addition d'années-personnes dans le cadre d'une addition de personnel.

M. Mayer: Et si vous allez impartir ces travaux en les fournissant à des ingénieurs-conseils, pourquoi est-ce que la division ouest de la CCT ne pourrait pas être responsable de ces impartitions? En effet, en agissant ainsi, elle pourrait s'occuper de vérifier ce qu'il en est au point de vue des dépenses faites par les chemins de fer. Il me semble qu'agir ainsi serait du gros bon sens et tout le monde est d'accord pour dire que le rôle de cette section ouest de la CCT serait d'être comptable de ce qui se passe dans l'ouest du Canada et responsable de l'aspect financier dans ce cas. Or, tant que la comptabilité et la vérification seront faites ici par le groupe des grains, la division ouest de la CCT n'aura pas de responsabilité.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Je puis vous assurer que ces inspections et vérifications de comptes seront faites en étroite collaboration avec la CCT. Nous conservons la responsabilité dans ce domaine, car ceux qui font ces inspections et ces vérifications de comptes sont pleinement conscients de notre responsabilité et ils nous donnent leur avis sur la procédure à suivre...

M. Mayer: Si vous pouviez remplacer les termes: «en étroite collaboration» par «sous les auspices de...» cela permettrait à la division ouest d'avoir quelque contrôle dans cette affaire et alors je serais d'accord avec vous. Mais tant que vous engagez des gens pour faire ce travail, il me semble que la collaboration du personnel de Saskatoon devrait être plus étroite. Pour l'instant, j'ai l'impression qu'elle ne l'est pas.

Le président: Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. Pepin: J'allais justement apporter des remarques d'ordre philosophique sur les rapports qui existent entre le bureau central de la CCT et sa division de l'ouest. Je crois que ce que vous avez invoqué est fort pertinent et M. Giroux et moi allons

[Text]

for sure. But at the same time I have the feeling that there is a balance to be established between CTC Ottawa and CTC west. Much as you want to decentralize you want nevertheless to keep national standards, for lack of a better word. There is a balancing act between the CTC Ottawa and CTC Saskatoon and perhaps that is one of the reasons that the CTC was not overly keen to move all these auditing facilities to Saskatoon. I will inquire further into it.

• 1050

Mr. Mayer: I would simply say that the balancing act so far, to talk about the west and confederation, has been over-balanced I think by some of the heavies in Ottawa. If we are going to have a balancing act it truly should be balanced and my argument is that so far it has not been.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Turner, you are next.

Mr. Turner: Mr. Chairman and Mr. Minister, dangerous goods are hauled by CNR trains from Sarnia to the new MacMillan yard at Maple, Ontario—I have been informed of this as late as yesterday—and employees want to know why these dangerous goods are not set off at Burlington, Ontario to be picked up by trains going from MacMillan yard to Niagara Falls. Why haul them all the extra miles through built up areas and run the risk of having another Mississauga?

Mr. Pepin: Mr. Turner, I will confess I do not know. Mr. Giroux might.

Mr. Giroux: I do not have any information on that, Mr. Chairman. I wonder whether or not Mr. Charron is available because he might have the information.

Mr. Pepin: Would you explain it further, Mr. Turner, so we will understand it.

Mr. Turner: The train runs from Sarnia to the new MacMillan yard; it goes through Burlington where we have a yard so why cannot they set any dangerous goods off at the yard in Burlington to be picked up by train going from MacMillan yard to Niagara Falls instead of hauling them through the built-up areas when you do not have to? For what reason are you hauling dangerous goods extra miles both ways?

Mr. Pepin: All right, instead of having a sandwich Mr. Giroux might use his lunch time to phone the railways to get that information. Then when the committee meets this afternoon he might be in a position to answer.

The Chairman: We can provide that opportunity this afternoon.

I might point out for the benefit of members again that we have a meeting scheduled for 3:30 this afternoon as well. The

[Translation]

en tenir compte. D'un autre côté, j'ai l'impression qu'il faut établir un équilibre entre le bureau de la Commission canadienne des transports à Ottawa et le bureau de la Commission canadienne des transports dans l'ouest. Tout en voulant décentraliser, on ne veut pas moins respecter des normes nationales, si je puis dire. Il faut donc établir cet équilibre entre Ottawa et Saskatoon dans le cas de la CCT et c'est peut-être la raison pour laquelle la CCT n'était pas tellement enthousiaste à l'idée de déménager ses installations de vérification des comptes à Saskatoon. De toute façon, je vais faire une enquête plus approfondie sur cette affaire.

M. Mayer: Je dirais simplement que cet équilibre, lorsque nous parlons de l'ouest et de la confédération, a été rompu à cause de certains «poids lourds» à Ottawa. Je prétends que jusqu'ici, cet équilibre n'a pas existé.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Turner, vous avez la parole.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, pas plus tard qu'hier, on m'a annoncé que des trains du CN transportaient des marchandises dangereuses entre Sarnia et la nouvelle gare de triage de MacMillan à Maple, en Ontario. Les employés eux-mêmes aimeraient savoir si ces marchandises dangereuses n'ont pas pour point de départ Burlington en Ontario, puis sont ensuite ramassées par des trains qui partent de la gare de triage de MacMillan pour se rendre à Niagara Falls. Pourquoi transporter ces marchandises et parcourir toute cette distance supplémentaire qui traverse des zones d'habitation et courir le risque d'un autre accident comme celui de Mississauga?

M. Pepin: Monsieur Turner, j'avouerai que je n'en sais rien. M. Giroux sait peut-être de quoi il s'agit.

M. Giroux: Je n'ai aucun renseignement à ce sujet, monsieur le président. Je me demande si M. Charron dispose de ces renseignements.

M. Pepin: Monsieur Turner, pourriez-vous nous donner plus de détails à ce sujet . . .

M. Turner: Le train se rend de Sarnia à la nouvelle gare de marchandises de MacMillan, en passant par Burlington où il y a une gare de marchandises. Par conséquent, pourquoi n'y aurait-il pas un transfert de marchandises dangereuses à Burlington, puis que ces marchandises soient reprises par un train se rendant de la gare de MacMillan à Niagara Falls plutôt que de transporter ces produits dangereux en passant par des zones habitées lorsque ce ne serait pas nécessaire en fait? Pour quelle raison transportez-vous ces produits dangereux sur ces parcours supplémentaires dans les deux sens?

M. Pepin: Bien, plutôt que d'avaler un sandwich, monsieur Giroux pourrait passer son heure de déjeuner à téléphoner aux chemins de fer pour obtenir ces renseignements. Puis, on pourrait fournir au Comité ce renseignement cet après-midi.

Le président: Oui.

Je ferai remarquer aux membres du Comité que nous nous réunirons à nouveau à 15 h 30 cet après-midi. Le ministre est

[Texte]

minister is supposed to be in Cabinet committee, but either he or his parliamentary secretary will be here this afternoon he has informed me. Also the officials of the department will be here. The minister has informed me that this takes priority.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Pepin: I have been well trained.

The Chairman: Mr. Turner, you may continue.

Mr. Turner: Mr. Chairman and Mr. Minister, we passed the Transportation of Dangerous Goods Act last July. Is this act in effect now; is it law?

Mr. Pepin: Is it what?

The Chairman: Could you repeat your question, Mr. Turner?

Mr. Turner: We passed the Dangerous Goods Act, Bill C-18, is it now law?

Mr. Pepin: Yes, it is.

Mr. Turner: When did it become law?

Mr. Pepin: The proclamation was effective November 1 and it is now going through the process of being gazetted.

Mr. Turner: After Mississauga why did we wait so long? This has been through three ministers, Mr. Lang, yourself and Mr. Mazankowski. Is it due to the setting up of rules and regulations?

Mr. Pepin: There was some more work to be done on it and there was also, Mr. Turner, the necessity to get the provinces to legislate similarly. As you know, this is going to take place now. I understand Ontario is now moving. I met with the provincial ministers of transport in Toronto four or five weeks ago and they are moving too, so proclamation has taken place, gazetting is going on and the provinces are moving to pass similar legislation or to accept our bill by orders in council. The process, which is unavoidably a bit slow, unfortunately, is going on now.

Mr. Turner: In your opinion, Mr. Minister, have we learned anything from the Mississauga wreck?

Mr. Pepin: We are going to learn more.

Mr. Turner: I did not ask you that. I asked you, have we learned anything?

Mr. Pepin: As you know . . .

Mr. Turner: We had a wreck at Thamesville, Ontario and nobody knew what to do for two or three hours.

Mr. Pepin: There are two things I want to say. First the Grange report is coming, I understand, in December and the department is organizing itself to react as strongly and as rapidly as possible to the Grange recommendations.

[Traduction]

censé assister cet après-midi à un comité du Cabinet, mais lui ou son secrétaire parlementaire sera présent ici d'après ce qu'il m'a dit. Les représentants du ministère seront aussi présents et le ministre m'a indiqué que le Comité avait priorité.

Des voix: Bravo.

M. Pepin: On m'a bien entraîné.

Le président: Monsieur Turner, vous pouvez continuer.

M. Turner: Monsieur le président et monsieur le ministre, nous avons adopté en juillet dernier, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et j'aimerais savoir si ce bill est devenu loi?

M. Pepin: Je m'excuse?

Le président: Pourriez-vous répéter votre question, monsieur Turner.

M. Turner: Nous avons adopté le Bill C-18, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et j'aimerais savoir si ce bill est devenu loi?

M. Pepin: Oui.

M. Turner: Quand?

M. Pepin: La proclamation est entrée en vigueur le 1^{er} novembre et la loi paraîtra bientôt dans la Gazette du Canada.

M. Turner: Pourquoi avons-nous attendu si longtemps après l'accident de Mississauga? Il a fallu passer par des procédures qui ont duré pendant le règne de trois ministres, M. Lang, vous-même et M. Mazankowski. Est-ce dû au fait qu'il a fallu établir les règles et les règlements?

M. Pepin: Oui, mais il y avait un travail supplémentaire à faire à ce sujet et il fallait aussi faire concorder les lois des provinces. Comme vous le savez, c'est ce qui va se produire maintenant; je crois que la province de l'Ontario agit en ce sens. Il y a quatre ou cinq semaines, j'ai rencontré les ministres des Transports provinciaux à Toronto et on m'a indiqué que l'on prenait des mesures en ce sens. Donc la proclamation a eu lieu; la loi devrait paraître sous peu dans la Gazette et les provinces sont en voie d'adopter des lois semblables ou d'accepter notre bill par décret du conseil. Le processus, qui, malheureusement est un peu long, est en cours.

M. Turner: D'après vous, monsieur le ministre, avons-nous appris quelque chose de l'accident de Mississauga?

M. Pepin: Nous allons en apprendre plus.

M. Turner: Je ne vous ai pas posé cette question, je vous ai demandé si nous avons tiré une leçon de l'accident de Mississauga?

M. Pepin: Comme vous le savez . . .

M. Turner: Nous avons eu un désastre à Thamesville, Ontario, et pendant deux ou trois heures, personne ne savait comment se comporter.

M. Pepin: Il y a deux points que je voudrais indiquer: tout d'abord le rapport Grange va sortir, je crois, en décembre, et le ministère se prépare à réagir de la façon la plus dynamique et la plus rapide possible au sujet des recommandations de ce rapport.

[Text]

• 1055

Another thing that took place, as you know, Mr. Turner, was the investigation of the MacGregor accident in Manitoba, which led to a series of recommendations by the investigating commission, some of them addressed to the CTC, some addressed to Transport Canada, some addressed to the railways. The railways were given six months to come back with their recommendation on the kinds of regulations that would be needed.

I met with Mr. Bandeen the other day and he described to me the kind of effort they are going through. They have formed committees involving police officers, provincial authorities and so on, trying to move on what is needed in situations like MacGregor.

What else can I say?

The Chairman: I understand, Mr. Turner, that the report of the Grange group will be coming before this committee and I might ask the minister if it is his intention to refer the reports of the Dubin commission to this committee as well.

Mr. Turner: Do officials of your department issue written instructions to all the fire departments of the various cities, towns and villages across Canada, on how to fight fires? We just had one and nobody knew what to do. They had to wait two or three hours.

I know there is a base down there at CTC that is supposed to be working 24 hours a day but it is no good when you have something happen to have to call. In this case, they called Alabama and they were told not to use water unless they had 50,000 gallons. Well, in three hours, you can haul 50,000 gallons from Chatham, which is only 10 or 15 miles away.

So I am saying we have learned nothing through Mississauga because nobody seems to have done anything.

Mr. Pepin: No, it is being done.

Mr. Turner: Well, why does a thing like this happen? The chief said they waited until after 6.00 p.m. before they were advised by railway officials and chemical experts on how to fight the fire. This was three hours later. This is what I say is wrong.

Mr. Pepin: In the new regulations, which are being drafted now—my understanding is that we are now on the third or fourth draft of these regulations and they are now being discussed with industry—one of the things that will take place is that, from now on, the chemical composition of these chemicals will be identified in the railway papers.

I was discussing that with somebody the other day. There are great difficulties, you know, Mr. Turner; I do not have to tell you that. You know better than I do . . .

Mr. Turner: Well, as a former railway employee . . .

[Translation]

Par ailleurs, il s'est produit un autre événement comme vous le savez, monsieur Turner, et c'était cette enquête qui a été faite au sujet de l'accident MacGregor au Manitoba. La Commission d'enquête a à la suite de cet accident présenté une série de recommandations dont certaines étaient adressées à la CCT et d'autres au ministère des Transports et aux compagnies de chemin de fer. On a donné aux compagnies de chemin de fer un délai de six mois pour présenter leurs recommandations en vue d'établir des règlements qui permettraient de faire face à ces situations.

J'ai rencontré l'autre jour M. Bandeen et il m'a décrit le travail accompli actuellement. On a établi des comités où siègent des agents de police, des représentants des autorités provinciales, etc. pour établir le genre de règlements qui requerraient à une situation du genre de celle de MacGregor.

Que puis-je dire d'autre?

Le président: Je crois comprendre, monsieur Turner, qu'on soumettra au présent Comité le rapport de ce groupe Grange et j'aimerais demander au ministre s'il a aussi l'intention de soumettre au Comité des rapports de la commission Dubin.

M. Turner: Est-ce que les fonctionnaires de votre ministère fournissent des directives à tous les services d'incendie des différentes villes et villages du Canada pour leur indiquer comment lutter contre les incendies? Lors du dernier survenu, personne ne savait quoi faire . . . Il a fallu attendre deux ou trois heures.

Je sais que la Commission dispose d'un groupe qui est censé travailler 24 heures sur 24, mais lorsqu'il y a un accident, il semble que ça ne sert à rien d'appeler. Dans ce cas, on a téléphoné en Alabama et là on nous a dit de ne pas utiliser l'eau à moins de disposer de 50,000 gallons. En trois heures, on pouvait faire venir 50,000 gallons d'eau de Chatham puisque ce n'est qu'à 10 ou 15 milles.

Je dirais donc que l'accident de Mississauga ne nous a rien appris puisque personne n'a su quoi faire.

M. Pepin: Non, nous sommes en train de travailler pour répondre . . .

M. Turner: Mais alors pourquoi ce genre de choses arrive-t-il? Le chef du service des incendies a dit avoir attendu jusqu'après 6 heures du soir avant de recevoir des directives des représentants des compagnies de chemin de fer et d'experts en produits chimiques sur la façon de lutter contre l'incendie. Malheureusement, c'était trois heures plus tard. Voilà ce qui n'allait pas.

M. Pepin: Avec le nouveau règlement qu'on est en train d'établir—et je crois comprendre d'ailleurs que nous en sommes à la troisième ou quatrième rédaction de ce règlement—en collaboration avec le secteur industriel, ce qui va se produire, c'est qu'on décrira la composition des produits chimiques dans les documents ferroviaires.

J'ai discuté l'autre jour de cette question avec quelqu'un et ce n'est pas si facile que vous le croyez, monsieur Turner, vous savez mieux que moi . . .

M. Turner: Oui, à titre d'ancien employé des chemins de fer.

[Texte]

Mr. Pepin: The particular problem is the confidential information on the chemical composition of certain dangerous liquids. The company who was talking to me was not particularly keen on giving a full description because of that. However, this is the objective and efforts are being made so that—and this is where I come back to your case—when there is an accident related to or caused by a certain chemical, by knowing the composition of it, measures will be more rapidly taken to counter the effects.

Mr. Giroux, have you something to add?

The Chairman: Final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: I talked to some crew members on the weekend and they are not happy with what is going on. They say, if you have a train of 130 and 150 cars and you are picking up cars at a stop—the conductor has the big red book in the caboose—who cares what is in that book. Their suggestion—and I think it is a heck of a good suggestion—is there should be a placard on the side of each car with different colours so the minute you see the colour, you know exactly what is in the car and where to cut it in on the train and what to use in case of accidents.

The cards, either a number or a colour, should say it is combustible—I know that because I have studied these rules—inflammable, corrosive, toxic or radioactive; these are the things that they are suggesting because they think it makes a lot of sense. I think it makes a lot of sense.

When I go to lift cars, I see these cards and know exactly what is going on. I do not have to go through a big book.

• 1100

Mr. Pepin: Mr. Ellison is not here but Mr. Gaudreau is here and he might comment on placards and things like that. My conversations with Mr. Ellison were in that particular direction and Mr. Gaudreau may want to say a few more words on it. What about identification?

The Chairman: Mr. Gaudreau.

Mr. Jean-Maurice Gaudreau (Deputy Director, Transport of Dangerous Goods, Department of Transport): Mr. Minister, the identification program is going ahead on the part of the legislation or the regulations that will come through. Meanwhile we are attempting to reach as many fire departments, police associations and organizations as possible in order to effect this training so that as soon as the regulations require this placarding to come on the training will have been done and everybody will know what to do.

Mr. Pepin: The sort of thing Mr. Turner is talking about is exactly the sort or thing you are working on now.

Mr. Gaudreau: That is right.

Mr. Turner: So what have we been doing since Mr. Otto Lang, since Mr. Mazankowski, since you have been in; what have you been doing the past many, many months? Why were these conditions and regulations not looked at to come up with a plan? We are working on a plan now. I say it is too late.

[Traduction]

M. Pepin: La difficulté, c'est que la composition chimique de certains liquides dangereux constitue un renseignement confidentiel. Les représentants de la société auxquels je parlais n'étaient pas particulièrement enclins à me décrire ces produits. Pourtant, il serait plus rapide de prendre des mesures pour contrer des conséquences d'un accident de ce genre lorsqu'on connaît la nature des produits chimiques en cause, et les efforts que nous faisons sont justement effectués en vue d'obtenir ces renseignements; voilà où j'en reviens à votre cas.

Monsieur Giroux, avez-vous quelque chose à ajouter?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: En fin de semaine, j'ai parlé à certains membres d'équipage et ils m'ont dit ne pas être heureux de la situation. Lorsqu'il leur faut rattacher des wagons à un train qui en compte 130 ou 150, il leur faut s'adresser au chef de train qui consulte son gros livre rouge dans le wagon de queue pour savoir où les rajouter. Ces cheminots proposent, et je crois que c'est une excellente proposition, de mettre sur chaque wagon une affiche de couleur différente ce qui permettrait, selon un code de couleurs, de savoir exactement de quel genre de produits il s'agit... et cette façon de procéder permettrait de scinder le train ou de savoir quoi faire en cas d'accident.

Sur ces affiches, il y aurait un chiffre ou une couleur pour indiquer qu'il s'agit d'une matière inflammable. Je suis au courant de ces questions car j'ai étudié ces règlements: les produits sont divisés en catégorie inflammable, corrosive, toxique ou radioactive. Il me semble que cette proposition en est une de bon sens.

Ainsi, les cheminots verraient immédiatement de quel wagon il s'agit sans avoir à parcourir un gros bouquin.

M. Pepin: M. Ellison n'est pas ici, mais M. Gaudreau est disponible. Il est peut-être en mesure de parler des plaques d'identification et le reste. Je me souviens d'en avoir parlé à M. Ellison. M. Gaudreau a peut-être des renseignements à ce sujet. Qu'en est-il, monsieur Gaudreau?

Le président: Monsieur Gaudreau.

M. Jean-Maurice Gaudreau (sous-directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Monsieur le ministre, le programme d'identification progresse pour ce qui est de la partie de la loi et des règlements qui doivent être adoptés. Entre temps, nous essayons de rejoindre le plus de services d'incendie, d'association et d'organismes de police possibles de façon à ce que le programme de formation se mette en route et à ce que tout le monde soit prêt lorsque les règlements sur l'identification seront adoptés.

M. Pepin: Ces programmes sont exactement ceux dont parle M. Turner maintenant.

M. Gaudreau: En effet.

M. Turner: Qu'avons-nous accompli sous M. Otto Lang, sous M. Mazankowski, depuis que vous êtes là vous-même, au cours de ces longs mois? Pourquoi ces conditions et ces règlements n'ont-ils pas été examinés en vue de l'établissement d'un

[Text]

Mr. Pepin: It is never too late to do good.

Mr. Turner: Well we are still having accidents and nobody knows what to do. That is the basis of my argument.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I have a number of things that I would like to cover. Maybe the first should be...

Mr. Pepin: If I may add just one thing. There is one thing that has come out this morning on which I would like to speak at one point, maybe I will make a speech outside.

Mr. McDermid: Not in here.

Mr. Pepin: The impression that has been given is that there is a great increase in the number of accidents. I would not like to leave that impression: Both on the rail side and on the air side, there is a good trend of accident reduction, Mr. Turner. I just want to emphasize that because I would not like...

Mr. Turner: There are still too many, sir.

Mr. Pepin: Oh, I agree. I am sorry, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: No problem. I want to ask one quick question under marine before Mr. Sinclair leaves. I understand that he has to leave shortly—and our thoughts are with you this afternoon. I am going to actually refer to the estimates which is rather unique in this committee.

An hon. Member: Touché!

Mr. McDermid: I looked at the loan to the Hamilton Harbour Commission, the previous estimate was \$380,000 and they are almost asking double that amount in the supplementary \$776,000. Is that a cost over-run? What is the story on that?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. No, that is not a cost over-run, it is a change in the timing of the project, moving it back a little bit in time. The total cost of the project is still within the approved level. It is just the phasing of the money that is involved.

Mr. McDermid: You mean they are going faster than they expected.

Mr. Sinclair: They are going a little slower than they expected.

Mr. McDermid: They are going slower than they expected. I see, all right.

What are the terms and conditions of a loan like that? What kind of interest rate is charged? Do you know offhand?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the interest rate that attaches to such a loan is the normal interest rate charged by the Department of Finance on any loans sponsored by the govern-

[Translation]

plan? Nous essayons d'élaborer un plan maintenant, mais il est bien trop tard.

Mr. Pepin: Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Mr. Turner: Nous avons toujours des accidents et nous ne savons que faire. C'est tout ce que je veux dire.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur McDermid.

Mr. McDermid: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler ici d'un certain nombre de sujets. Le premier...

M. Pepin: Je voudrais ajouter quelque chose, si vous le permettez. Il y a un point qui ressort de la réunion de ce matin au sujet duquel je pourrais faire tout un discours.

M. McDermid: Pas ici, j'espère.

M. Pepin: On semble croire qu'il y a une augmentation considérable du nombre d'accidents. Je ne voudrais pas qu'on reste avec cette impression. Tant au niveau du transport ferroviaire qu'au niveau du transport aérien, il y a une réduction soutenue du nombre d'accidents, monsieur Turner. J'insiste sur ce point parce que...

M. Turner: Il y en a quand même toujours trop.

M. Pepin: Je suis bien d'accord avec vous là-dessus. Poursuivez, je vous en prie, monsieur McDermid.

M. McDermid: De rien. Je voudrais poser une brève question sur le transport maritime avant que M. Sinclair ne parte. Je crois savoir qu'il doit partir très bientôt, et soit dit en passant, nos vœux l'accompagnent cet après-midi. Je vais faire quelque chose qui est très rare à ce Comité et parler des prévisions budgétaires elles-mêmes.

Une voix: Touché!

M. McDermid: Si j'examine le prêt à la Commission du port de Hamilton, je m'aperçois que les prévisions précédentes étaient de \$380,000 et qu'elles doivent presque doubler et passer à \$776,000 avec les prévisions supplémentaires. S'agit-il d'un dépassement de coût? Qu'est-ce qui se passe?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Non, il ne s'agit pas d'un dépassement de coût; il s'agit simplement d'un léger retard dans la réalisation du projet. Le coût total du projet est toujours dans les limites approuvées. La répartition de l'argent se fait simplement autrement.

M. McDermid: Vous voulez dire que le projet se réalise plus vite que prévu.

M. Sinclair: Plus lentement que prévu.

M. McDermid: Plus lentement, je vois.

De quelles conditions financières et autres est assorti un prêt comme celui-là? Quel est le taux d'intérêt, par exemple? Vous le savez?

M. Sinclair: Monsieur le président, le taux d'intérêt dont est assorti un prêt comme celui-là est le taux d'intérêt normal exigé par le ministère des Finances à l'égard des prêts consen-

[Texte]

ment which, I believe, is a formula based on a small percentage over and above the government's borrowing rate.

Mr. McDermid: Okay.

I have one final question before you go. Every time I see dredging I shudder.

The Chairman: Easy now.

Mr. McDermid: I trust that all these dredging contracts are well investigated now before they are granted.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes they are. Then we put out any bids to public tender, we also make an estimate ourselves of what we think the contract should cost. When the bids come in, they are reviewed by an interdepartmental committee on dredging. That committee presents a recommendation either for or against the bid. If it recommends for the bid the contract award is then submitted for approval to the Treasury Board and it is discussed in front of the ministers of the Treasury Board. So I can assure the member that each one of those dredging contracts goes through a very stringent assessment and evaluation process within the department, within the interdepartmental committee and in the process before Treasury Board.

The Chairman: I can vouch for that, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I am not sure that is any guarantee however we will go on to the next thing I want to discuss. Thank you very much.

• 1105

A young lad was killed at a railway crossing last year, which prompted the minister of the day, Mr. Mazankowski, to recommend a tripartite committee made up of CTC and Transport officials and municipalites, to discuss the matter of pedestrian protection at level crossings. First of all, I gather that the minister sent a letter to the provincial transport ministers and to Mr. Benson et CTC. What has happened to that tripartite committee? That is my first question. Has it been organized? Has it met? What discussions are taking place? Secondly, could we have that letter that Mr. Mazankowski forwarded to the transport ministers and to Mr. Benson, appended to the minutes of this meeting?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I am trying to get the full purport of the question. The idea was that when you had accidents at railway crossings, a tripartite committee would be created?

Mr. McDermid: No.

Mr. Pepin: I am just trying to get the full purport of it.

Mr. McDermid: The minister had a number of complaints of pedestrian accidents at crossings. The final one was a young fellow who got killed at Pape Avenue in Toronto—the Pape Avenue crossing in Toronto—last year. I think it was the seventh pedestrian accident . . .

[Traduction]

tis par le gouvernement; si je comprends bien, la formule prévoit un léger pourcentage de plus que le taux d'emprunt pour le gouvernement.

M. McDermid: Très bien.

Une dernière question avant que vous nous quittiez. Chaque fois que je vois le mot dragage, j'en tremble.

Le président: Allez-y doucement.

M. McDermid: J'espère que tous ces contrats de dragage ont été étudiés à fond avant d'être accordés.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Certainement, monsieur le président. Avant de demander des offres, nous essayons de prévoir nous-mêmes ce que les travaux doivent coûter. Lorsque les offres sont présentées, elles sont examinées par un Comité interministériel sur le dragage. Ce Comité présente une recommandation soit positive soit négative. S'il se prononce en faveur de l'acceptation de l'offre, l'octroi du marché est soumis à l'approbation du Conseil du Trésor et discuté au niveau des ministres. Je puis donc assurer l'honorable député que chacun de ces contrats de dragage a été soumis à un examen et à une évaluation stricts au sein du ministère, au niveau du Comité interministériel et du Conseil du Trésor.

Le président: Je puis le confirmer, monsieur McDermid.

M. McDermid: Je ne suis pas sûr que ce soit une garantie absolue, mais je vais passer à un autre sujet. Merci beaucoup.

Un jeune garçon a été tué à un passage à niveau l'année dernière, ce qui a incité le ministre de l'époque, M. Mazankowski, à recommander la création d'un comité tripartite composé de représentants de la CCT, du ministère des Transports et des municipalités pour qu'il examine la question de la protection des piétons aux passages à niveau. Dans un premier temps, je pense que le ministre a écrit aux ministres provinciaux des transports ainsi qu'à M. Benson de la CCT. Qu'est-il advenu de cette idée d'un comité tripartite? C'est ma première question. A-t-il été constitué, s'est-il réuni, de quoi a-t-il discuté? Deuxièmement, pouvons-nous demander que cette lettre de M. Mazankowski aux ministres des Transports et à M. Benson soit annexée aux comptes rendus des délibérations d'aujourd'hui?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: J'essaie de comprendre toute la portée de la question. Vous voulez que chaque fois qu'il se produit des accidents à des passages à niveau, un comité tripartite soit constitué?

M. McDermid: Non.

M. Pepin: Je ne sais pas si je comprends bien.

M. McDermid: Le ministre a reçu un certain nombre de plaintes au sujet d'accidents impliquant des piétons à des passages à niveau. La dernière fois, un jeune garçon a été tué au passage à niveau de l'avenue Pape à Toronto. C'était

[Text]

Mr. Pepin: At the same place.

Mr. McDermid: ... at that same place in a relatively short period of time. At that point, mayor McCallion from Mississauga—she was the chairman of the municipalities—raised with the minister that there were too many pedestrian deaths happening at level crossings, and that something should be done, that CTC had put it off, and so on and so forth. At that time, Mr. Mazankowski suggested a tripartite committee, and we just wondered whether or not it had been established? If so, has it met to discuss pedestrian crossings at level crossings?

Mr. Pepin: At that particular place?

Mr. McDermid: No, not necessarily at that particular place.

The Chairman: Generally!

Mr. McDermid: Generally, yes. It was a tripartite committee to discuss the problem of pedestrian traffic at railway crossings, period. This was the straw that broke the camel's back; it got the association moving on the thing. I just wondered what has happened to that committee?

Mr. Pepin: Mr. Giroux, would you know that?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: I will bring a progress report for this afternoon's meeting on what has actually happened on that committee approach. I must admit, Mr. Minister, I am not familiar with the details of it at this stage.

Mr. Pepin: Apologies to you, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Could we, Mr. Chairman, have the letter that Mr. Mazankowski sent to the provincial transport ministers, and to Mr. Benson?

The Chairman: The only problem I see with that is that we might want Mr. Mazankowski's agreement to table the letter. Unfortunately he is not here and for a very good reason. I suspect the present minister might want to ask Mr. Mazankowski before he tables it.

Mr. McDermid: I respect that. Could we make it conditional upon that approval from Mr. Mazankowski?

Mr. Pepin: Okay.

Mr. McDermid: Because I know you are going to get it.

My next question is regarding Toronto international airport and the radar system at Toronto international airport. In 1975, Transport Canada decided to relocate the radar system up to the Caledon Hills from Toronto international because of the great interference they were getting from the buildings and such in the Toronto international airport area. They did some experimental work with the AASR-1 SSR system. I covered this particular thing a year ago and the answer I got from the department was that it was still experimental and that they were still having problems. Apparently it would not work in

[Translation]

l'année dernière. C'était également le septième accident impliquant un piéton...

M. Pepin: Au même endroit.

M. McDermid: ... au même endroit et au cours d'une période relativement courte. C'est à ce moment-là que le maire McCallion de Mississauga, je pense qu'elle était présidente du groupe des municipalités à l'époque, a attiré l'attention du ministre sur le fait qu'il se produisait troà d'accidents impliquant des piétons aux passages à niveau, que quelque chose devrait être fait, que la CCT tardait à agir et le reste. A l'époque, M. Mazankowski a proposé la création d'un comité tripartite. Je me demande seulement ce qu'il est advenu de cette idée. Un tel comité s'est-il jamais réuni pour discuter de la question de la protection des piétons aux passages à niveau?

M. Pepin: A cet endroit-là en particulier?

M. McDermid: Pas nécessairement à cet endroit-là.

Le président: De façon générale.

M. McDermid: De façon générale. Un comité tripartite a-t-il discuté du problème de la protection des piétons aux passages à niveau des compagnies ferroviaires? Le dernier accident a été la goutte qui a fait déborder le vase. L'association a décidé de faire quelque chose. Je me demande ce qu'il est advenu du comité en question.

M. Pepin: Vous savez quelque chose à ce sujet, monsieur Giroux?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Je puis faire rapport cet après-midi au sujet de cette question du Comité. Je dois admettre, monsieur le ministre, que je n'ai pas les détails pour l'instant.

M. Pepin: Toutes nos excuses, monsieur McDermid.

M. McDermid: Pouvons-nous obtenir, monsieur le président, la lettre qu'a fait parvenir M. Mazankowski aux ministres provinciaux des Transports ainsi qu'à M. Benson?

Le président: Le problème est que je pense que M. Mazankowski devrait d'abord donner son accord. Malheureusement, il n'est pas ici pour la raison que tout le monde connaît. Je suppose que le ministre actuel souhaiterait en parler à M. Mazankowski avant de déposer la lettre.

M. McDermid: Je comprends. Pouvons-nous simplement demander son dépôt à la condition que M. Mazankowski soit d'accord?

M. Pepin: Très bien.

M. McDermid: Je sais que vous n'aurez aucun mal à l'obtenir.

Ma prochaine question a trait à l'aéroport international de Toronto et au dispositif radar à cet endroit. En 1975, Transport Canada a décidé de relocaliser à Caledon Hills le dispositif radar qui se trouvait à l'aéroport international de Toronto à cause de l'interférence créée par les immeubles et autres obstacles qui se trouvaient à proximité de l'aéroport. On a fait des essais avec le dispositif AASR-1 SSR. J'ai abordé la question l'année dernière et le ministère m'a indiqué qu'on en était toujours au stade des essais à l'époque et qu'on éprouvait toujours certains problèmes. Il semble que le dispositif fonc-

[Texte]

the winter and they just needed a few more dollars to probably get it operational. The air traffic control people are concerned about it, I know. Prime radar coverage is a problem at Toronto international airport, especially for those planes that do not have transponders on board, for the air traffic controllers. Where does that situation stand with the new radar?

• 1110

Mr. Pepin: I know it created some problems some days ago. Where are we, Mr. St. John, on that one?

Mr. St. John: Well, Mr. Minister, it is the department's intention, of course, to make the relocated radar at Caledon operational. One of the difficulties that we have had with it is an inadequate antenna system and those are the experiments which are now taking place, Mr. Minister. We are installing a new antenna system and trying to make it functional. If you wish, I can bring you a more detailed update on that program, this afternoon.

Mr. McDermid: I just want to follow up on that. That is the answer I got a year ago, that it was antenna problems and so on and so forth, that we just need a special head or something from the United States to add to the thing and everything will be hunky-dory. Well, it still is not and it is now five years since Transport Canada deemed it an operational requirement. That was the way they put it in 1975; it was an operational requirement, and it is still not there.

Mr. St. John: The difficulty is that it may not be possible to find an antenna to match the front end of that radar. This is the difficulty. It is a technical difficulty that we are having some trouble with.

Mr. McDermid: There is no possibility of it being manufactured here by a Canadian firm or even an American firm.

Mr. St. John: Mr. McDermid, I am not sure whether we have examined that possibility although I would suspect that we have. The antennae, at the moment, are manufactured in the United States and, of course, we are competing with the United States' and other countries' requirements for these antennae.

Mr. Pepin: Mr. St. John will give you the latest this afternoon.

Mr. McDermid: All right. Do you want to cut it off here?

The Chairman: I think we will cut it off here. I will maintain the list and when we come back we will give the officials the opportunity to answer the questions that you have not received satisfactory or complete answers to this morning. Our first questioner this afternoon at 3.30 p.m. will be Mr. Maltais, then Mr. Reid, then Mr. Domm, and we go from there.

Mr. McDermid: On the second round.

The Chairman: You are on the second round.

Mr. Pepin: If I am not here I apologize in advance. I am reminded that there is a Cabinet economic committee meeting this afternoon discussing expenditures for the second tranche

[Traduction]

tionnait mal l'hiver et qu'il devait être amélioré encore avant d'être opérationnel. Les contrôleurs du trafic aérien sont très inquiets à ce sujet. La couverture radar primaire à l'aéroport international de Toronto est un problème, surtout pour les avions qui ne sont pas munis d'émetteur-récepteur afin de pouvoir communiquer avec les contrôleurs du trafic aérien. Où en est le nouveau dispositif radar actuellement?

Mr. Pepin: Je sais qu'il y a eu des problèmes à ce sujet il y a quelques jours. Monsieur St. John, où en sommes-nous?

Mr. St. John: Monsieur le ministre, le ministère a bel et bien eu l'intention de rendre opérationnel le dispositif radar relocalisé à Caledon. Nous avons éprouvé des difficultés cependant avec les antennes. Nos essais se poursuivent à ce niveau. Nous sommes à installer de nouvelles antennes et nous essayons de les faire fonctionner adéquatement. Si vous le désirez, je puis vous donner plus de détails à ce sujet cet après-midi.

Mr. McDermid: Justement, c'est la réponse que j'ai obtenue à ma question il y a un an. C'était les antennes qui faisaient défaut également à ce moment-là. Il fallait faire venir des têtes spéciales des États-Unis et le reste. Tout devait aller bien après. Eh bien, la situation n'a toujours pas changé cinq ans après que Transports Canada eut décrété que ce dispositif était nécessaire à ces opérations. C'est ce qu'il avait décidé en 1975. Le dispositif ne fonctionne toujours pas.

Mr. St. John: Le problème est qu'il pourrait être impossible de trouver un dispositif d'antenne qui soit adapté à la première section du dispositif radar. C'est une difficulté d'ordre technique.

Mr. McDermid: Il est impossible de demander à une compagnie canadienne ou même à une compagnie américaine de le fabriquer?

Mr. St. John: Je ne sais pas si nous avons envisagé cette éventualité, monsieur McDermid. Je suppose que oui. Pour l'instant, les antennes sont fabriquées aux États-Unis et nous devons faire concurrence aux États-Unis et à d'autres pays pour les obtenir.

Mr. Pepin: M. St. John vous communiquera les derniers renseignements à ce sujet cet après-midi.

Mr. McDermid: Très bien. Vous voulez que nous nous arrêtons là?

Le président: Je pense que nous devrions le faire. Je vais garder ma liste de noms. Lorsque nous reviendrons, nous donnerons l'occasion aux hauts fonctionnaires du ministère de répondre aux questions qui n'ont pas été élucidées complètement ce matin. Le premier à prendre la parole cet après-midi à 15 h 30 sera M. Maltais, suivi de MM. Reid et Domm. Nous reprendrons à partir de là.

Mr. McDermid: Avec le deuxième tour.

Le président: J'ai votre nom pour ce deuxième tour.

Mr. Pepin: Je m'excuse d'avance si je ne peux pas être présent. On vient de me rappeler que j'ai une réunion du comité du Cabinet sur l'économie cet après-midi; il doit être

[Text]

1980-1981. I have a direct interest in being there so Mr. Bockstael might replace me. I hope the committee will accept that.

The Chairman: That means you are fighting for dollars this afternoon?

Mr. Pepin: It is on the very same subject we talked about this morning.

The Chairman: I should remind members that if they want this order of names to be maintained, they should be here at 3.30 p.m.

Mr. McDermid: We will heed your warning, Mr. Chairman.

The Chairman: The meeting is adjourned until 3.30 p.m. this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B), 1980-1981. I will not bother going through the list. We went through that this morning, so it is already on this day's proceedings.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: Thank you. Our last questioner this morning was Mr. McDermid, so our first questioner this afternoon is Mr. Maltais. I am sorry. We had agreed this morning to begin this afternoon by supplying the answers to Mr. McDermid's questions that were not answered this morning. I believe Mr. Turner had one too. Who is going to supply those, Mr. Bockstael?

Mr. R. Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Department of Transport): Mr. Chairman, to the question put by Mr. McDermid, re Toronto radar, Mr. Dick St. John will reply. He has the answer now.

The Chairman: Mr. St. John please.

Mr. St. John: If I recall, Mr. McDermid, your question was related to the modifications of the radar at Caledon and what the present position is. The present position is that we now have two antennas which we have acquired from the United States, one from Texas Instruments and one from Cossor. The one from Texas Instruments is on trial now and will be on trial until November 28. The second one, the Cossor antenna, will be on trial from mid-December until mid-January. These are a new design of antenna which give supposedly a sharper cut-off to the lower plane; therefore there will be less interference from the surrounding hills and, therefore, less debris on the scope at the air traffic controllers' position.

Mr. McDermid: . . . and operational in inclement weather. I think that was one of the other problems was it not?

Mr. St. John: It is not so much inclement weather, Mr. McDermid; the major problem with respect to interference is from the terrain and from what is known as false echoes from other radars adjacent, say, from the United States military

[Translation]

question des dépenses prévues pour la deuxième tranche de 1980-1981. Je suis directement concerné. M. Bockstael, donc, me remplacera. J'espère que le Comité comprendra.

Le président: Ce qui veut dire que vous allez vous battre pour obtenir des fonds cet après-midi?

M. Pepin: Nous en avons parlé ce matin.

Le président: Je rappelle aux membres du Comité que s'ils veulent que leur nom soit maintenu sur la liste, ils doivent être présents à 15 h 30.

M. McDermid: Nous allons tenir compte de votre avertissement, monsieur le président.

Le président: La séance est levée. Le Comité reprendre ses travaux à 15 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre Ordre de renvoi ayant trait au Budget supplémentaire (B), pour 1980-1981. Je ne vais pas reprendre la liste des crédits. Je l'ai donnée ce matin et elle figure déjà au compte rendu.

Une voix: D'accord.

Le président: Merci. Notre dernier orateur ce matin a été M. McDermid. Le premier cet après-midi est M. Maltais. Ou plutôt, je m'excuse. Nous avons décidé ce matin de commencer la séance de cet après-midi avec les réponses supplémentaires aux questions de M. McDermid. Je pense qu'une des questions de M. Turner avait été prise en préavis également. Qui doit fournir ces réponses, monsieur Bockstael?

M. Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, ministère des Transports): Pour ce qui est de la question de M. McDermid portant sur le dispositif radar à Toronto, c'est M. Dick St. John qui va s'en charger.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Si je comprends bien, monsieur McDermid, vous vouliez savoir où en étaient les modifications au dispositif radar à Caledon. Nous avons maintenant en place deux antennes qui ont été achetées aux États-Unis, l'une de Texas Instruments et l'autre de Cossor. Celle de Texas Instruments est à l'essai et le sera jusqu'au 28 novembre. La deuxième, celle de Cossor, sera mis à l'essai de la mi-décembre à la mi-janvier. Il s'agit d'antennes d'une conception nouvelle qui sont censées être plus précises à basse altitude; il devrait donc y avoir moins d'interférence des élévations qui se trouvent autour et moins de parasites sur les écrans des contrôleurs du trafic aérien.

M. McDermid: Et le dispositif devrait mieux fonctionner par mauvais temps. C'était aussi un des problèmes, n'est-ce pas?

M. St. John: Le problème n'était pas tellement le mauvais temps, monsieur McDermid, comme l'interférence causée par le terrain et parce qu'il est convenu d'appeler les faux échos des radars avoisinants, les radars militaires américains, par

[Texte]

radars interrogating the transponder of the aircraft. So the scope picture which is presented to the air traffic controller gives either a broken transponder code or perhaps no code. This is one of the conditions we are trying to resolve. The major problem, however, is the terrain, false echoes, and that we hope to solve by the choice of either one of these two antennae, depending on which one shows better performance.

Mr. McDermid: Okay.

Mr. Bockstael: The second question put by Mr. McDermid has to do with pedestrian crossings. Mr. Giroux will be called upon to answer the question about the pedestrian crossing.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Marsham, who has been busy through the lunch hour, while I was tracking down Mr. Turner's question, tracking this one down, so if he could on my behalf—Mr. Marsham is the Deputy Administrator of Surface—answer the question on the pedestrian crossing committee that Mr. McDermid was mentioning this morning.

The Chairman: Mr. Marsham please.

Mr. Roger J. Marsham (Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Yes, thank you, Mr. Chairman. My information is that indeed Mr. Mazankowski did send a letter to all the provinces soliciting their views in respect of such a tri-level committee. Replies have been received up to quite recently and there is in fact a meeting called under the chairmanship of Mr. John Gray, the Chairman of the Railway Transport Committee of the CTC to be held in Hull on 2 December between the federal government, the provinces and the municipalities.

Mr. McDermid: Very good. So that is a continuing process that will carry on. This is their first meeting?

Mr. Marsham: This will be their first meeting.

Mr. McDermid: Their first meeting, fine. Thank you, Mr. Chairman. My time is up, I gather, from my questioning this morning?

The Chairman: Yes, but I will put you on the second round, if you like.

Mr. McDermid: Fine, please. Thank you.

The Chairman: In fact, you are on already. You asked me this morning. Yes, Mr. Bockstael.

Mr. Benjamin: I am, too, on the second round?

The Chairman: Right, you are on. Do not worry.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, there was a question put by Mr. Turner regarding the routing of trains. Mr. Giroux will address that one now.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the question from Mr. Turner was really essentially, why are dangerous goods cars, originating in Sarnia and destined for Niagara Falls, taken to MacMillan yard in Toronto, resulting in their having to pass

[Traduction]

exemple, interrogeant les émetteurs-récepteurs des appareils. La réponse sur l'écran des contrôleurs du trafic aérien indique donc un émetteur-récepteur en panne ou rien du tout. C'est un des problèmes que nous essayons de solutionner. Le principal est le terrain et les faux échos. Nous espérons pouvoir choisir entre l'une de ces deux antennes, selon celle qui donnera le meilleur rendement.

M. McDermid: Très bien.

M. Bockstael: La deuxième question de M. McDermid avait trait aux passages à niveau pour les piétons. C'est M. Giroux qui va se charger d'y répondre.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, ministère des Transports): Monsieur le président, c'est M. Marsham qui, au cours du déjeuner, s'est occupé de chercher les renseignements en réponse à la question de M. Turner. M. Marsham est l'administrateur adjoint de l'Administration canadienne du transport de surface. Avec votre permission, j'aimerais que ce soit lui qui réponde à cette question portant sur les passages à niveau.

Le président: Monsieur Marsham.

M. Roger J. Marsham (administrateur adjoint, Administration canadienne du transport de surface, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. D'après mes renseignements, M. Mazankowski a en effet envoyé une lettre à toutes les provinces leur demandant leur avis sur un comité tripartite. Les réponses ont été reçues jusqu'à il y a tout récemment; justement, une réunion à ce sujet est prévue à Hull le 2 décembre; elle doit se tenir sous la direction de M. John Gray, président du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des Transports, et réunir des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités.

M. McDermid: Très bien. Ce sera une structure permanente. Ce n'est que la première réunion, n'est-ce pas?

M. Marsham: Ce sera la première réunion.

M. McDermid: Très bien, merci, monsieur le président. Si je comprends bien, mon temps était écoulé ce matin.

Le président: Vous aurez cependant l'occasion de revenir pour un deuxième tour.

M. McDermid: Merci.

Le président: Vous êtes déjà inscrit puisque vous me l'aviez demandé ce matin. Monsieur Bockstael.

M. Benjamin: Moi aussi, monsieur le président, pour un deuxième tour?

Le président: Vous aussi.

M. Bockstael: Monsieur le président, M. Turner avait posé une question au sujet de l'itinéraire des trains. M. Giroux va se charger d'y répondre.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, M. Turner voulait savoir pourquoi des wagons transportant des marchandises dangereuses et faisant le trajet Sarnia-Niagara Falls passaient par la cour de triage de MacMillan à Toronto et traversaient ainsi

[Text]

through built-up areas twice. Why can these cars not be set off at Burlington, Aldershot Yard?

• 1540

We have had discussions with CN on this. This is really more of a CN operational matter, and I think it can be pursued when CN does come in front of the committee in about two to three weeks' time. However, I have been given the information that I would like to transmit to Mr. Turner: CN have indicated to us that their train service design is based on the criteria to provide the most expeditious service to the shipper and to be consistent with safety.

This results, in this particular case, in the scheduling of trains from Sarnia to MacMillan Yard where marshalling can be handled in the most efficient manner to provide good service to shippers.

The alternative of setting off dangerous goods cars at Burlington for furtherance to Niagara Falls has a number of drawbacks in the view of CN. The Sarnia train would have to stop and set off cars at Burlington and the train from Toronto to Niagara Falls would have to pick them up. This would double the current marshalling of these cars. The existing facilities at Burlington are not designed for this operation and, in addition, such an operation would result in the dangerous goods cars' standing in the Aldershot Yards. In the view of CN, the way they are handling it now meets both objectives—the handling of dangerous goods as well as better service to shippers.

As I said, we have been able to get this information, but I would suggest that, if more details are necessary, CN would be the best authority to provide more additional details. We could try to obtain more for Mr. Turner if he wishes, or it could be discussed when CN comes in.

The Chairman: Well, as I mentioned this morning, CN will be before the committee on 9 December and there might be an opportunity then to pursue that.

Mr. Benjamin: Load your guns.

The Chairman: We have also, if my memory serves me correctly, made tentative arrangements for CN to appear on more than one day, if necessary.

Mr. Benjamin: What about VIA Rail and CP? Are we going to get them too?

The Chairman: We have no reference to call CP before the committee.

Mr. Benjamin: Are we going to get them to come voluntarily?

The Chairman: I have not tried. It is the first time it has been requested, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Are we meeting tomorrow?

The Chairman: No, we are not meeting tomorrow.

Mr. Benjamin: I meant the steering committee.

The Chairman: No, a week from tomorrow.

We have VIA coming before us on 27 November and Air Canada on 2 December.

[Translation]

deux fois des régions très peuplées. Pourquoi ne peut-on pas détacher ces wagons à Burlington à la gare Aldershot?

Nous en avons discuté avec les représentants du CN. C'est une question interne du CN et je crois que vous pourrez la poursuivre lors de la comparution des représentants du CN devant le Comité dans deux ou trois semaines. On m'a cependant donné des renseignements que je voudrais transmettre à M. Turner. Le CN nous informe que leur service répond à deux critères fondamentaux, la rapidité pour l'expéditeur et le respect des normes de sécurité.

Cela veut dire, dans ce cas particulier, que les trains de Sarnia sont dirigés à la gare MacMillan où le triage peut se faire de la façon la plus efficace pour assurer un bon service aux expéditeurs.

L'autre possibilité, c'est-à-dire détacher les wagons transportant des marchandises dangereuses à Burlington pour les acheminer à Niagara Falls, présente plusieurs inconvénients pour le CN. Le train de Sarnia devrait s'arrêter pour découpler des wagons à Burlington et le train qui quitte Toronto à destination de Niagara Falls devra atteler ces wagons. Cela veut dire deux fois plus de triage de wagons. La gare de Burlington n'est pas conçue pour ce genre de travail et, de surcroît, les wagons transportant les marchandises dangereuses resteraient immobilisés à la gare Aldershot. Le CN estime que sa procédure actuelle lui permet de remplir ses deux objectifs, c'est-à-dire le respect des normes de sécurité et un bon service pour les expéditeurs.

Comme j'ai dit, nous avons pu obtenir ces renseignements mais si vous voulez des réponses plus détaillées, il vaudrait mieux vous adresser au CN. Nous pourrions demander des précisions pour M. Turner, s'il le veut, ou il pourrait soulever cette question lors de la comparution des représentants du CN.

Le président: Comme je l'ai dit ce matin, ils comparaitront le 9 décembre et vous pourrez sans doute poursuivre la question.

M. Benjamin: Préparez-vous.

Le président: Si j'ai bonne mémoire, je crois que nous avons également prévu la possibilité d'une autre comparution du CN, le cas échéant.

M. Benjamin: Et Via Rail et CP? Comparaitront-ils aussi?

Le président: Le Comité n'a pas reçu d'ordre de renvoi au sujet du CP.

M. Benjamin: Allons-nous demander à leurs représentants de venir?

Le président: Je n'ai pas essayé. C'est la première fois qu'on le demande, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Allons-nous nous réunir demain?

Le président: Non.

M. Benjamin: Je parle du comité directeur.

Le président: Non, d'ici une semaine.

La Société Via comparait le 27 novembre et Air Canada le 2 décembre.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: With their annual reports?

The Chairman: Right. Well, VIA is coming on supplementary estimates.

Mr. Benjamin: Right, but CN and Air Canada—that is statutory.

The Chairman: That is on their annual reports.

Mr. Benjamin: I guess we have two annual reports to do, do we not?

The Chairman: We do, yes.

Mr. Benjamin: For each of them.

The Chairman: Right. That is my understanding, yes. Mr. Benjamin is already wetting his lips. Our next questioner is Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci, monsieur le président.

Là, je vais me référer plus particulièrement à ma région puisque, pour ceux qui la connaissent un peu, c'est peut-être la plus étendue du Canada, en termes de territoire, en termes de comté.

J'aimerais parler de la politique des petits aéroports municipaux. Je voudrais savoir, monsieur le secrétaire parlementaire, si vous faites au ministère une distinction entre les petits aéroports municipaux situés comme cela à l'extrême est du Canada, je pense à la basse Côte-Nord où il n'y a pas de route comme tel, et les aéroports municipaux comme ceux de Ste-Hyacinthe et d'autres régions périphériques des grands centres? Parce qu'on sait quand même qu'à ce moment-là, vous avez le chemin de fer, vous avez la route et vous pouvez vous déplacer plus facilement contrairement à ce qui se passe dans des régions comme chez nous, où vous avez 400 milles sans aucune route et où, l'hiver, nous n'avons pas de service de bateaux.

Est-ce que vous avez vraiment une politique définie pour aider ces aéroports municipaux, pour les rendre beaucoup plus accessibles aux utilisateurs? Je pense entre autres à des aéroports de la pointe de Mingan, Havre-St-Pierre, je pense à la Romaine, je pense à Natashquan, je pense à Blanc-Sablon. Je sais que, par le passé, j'ai écrit plusieurs lettres au ministère. A chaque fois, on nous a répondu qu'il n'y a pas de fonds. Est-ce que, concrètement, vous faites une distinction entre la région que je représente, où il n'y a pas de routes, et d'autres régions où, finalement, lorsqu'on parle d'aéroports municipaux, on pense peut-être en termes de «caprice» plutôt qu'en termes de besoins?

Le président: Monsieur Bockstael.

• 1545

M. Bockstael: Monsieur le président, le ministre est à étudier avec son personnel le problème des aéroports municipaux. Il faut certainement considérer le fait que c'est le seul moyen de parvenir à transporter des matériaux ou du personnel à certains endroits où il n'y a pas d'autres moyens de transport. Ces facteurs sont pris en considération. L'étude portant sur l'assistance que le ministère peut apporter à des aéroports municipaux est presque complétée et on s'attend à ce que le ministre fasse des recommandations sous peu.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Avec les rapports annuels?

Le président: Exactement. C'est-à-dire que Via comparait pour le Budget supplémentaire.

M. Benjamin: Mais dans le cas du CN et d'Air Canada, c'est une obligation.

Le président: Pour présenter les rapports annuels.

M. Benjamin: Nous aurons deux rapports annuels à étudier, n'est-ce pas?

Le président: Effectivement.

M. Benjamin: Pour chacune des sociétés.

Le président: Oui. Je crois que vous avez raison. Vous anticipez votre tour, monsieur Benjamin. Le prochain intervenant est M. Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman.

I am going to deal with matters of particular concern to my riding, which may be the largest in Canada as far as area is concerned.

I would like to talk about your policy relating to small municipal airports. I would like the Parliamentary Secretary to tell us whether the department makes a distinction between small municipal airports in areas of eastern Canada such as the lower north shore which are not accessible by road, and municipal airports such as that in Ste-Hyacinthe and other places which are not far from large urban centres? In the case of the latter, there are not only roads, but also rail connections and it is much easier to get about than in areas such as ours where there is no roads, nor any boat service during the winter.

Do you really have a defined policy aimed at assisting such municipal airports in order to make them much more accessible to users? I am thinking of airports in Mingan, Havre-St-Pierre, La Romaine, Natashquan, Blanc-Sablon. I have written a number of letters to the department and I am always told there are not any funds. I would like to know whether you make a distinction between areas such as the one I represent, where there are not any roads, and regions where municipal airports offer an extra service but are not an actual necessity?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, the minister and his staff are studying the question of municipal airports. Certainly, it must be recognized that the only way of transporting goods or people to some places is by air. These factors are, of course, taken into consideration. The study of the measures which the department could possibly take to assist municipal airports is almost complete and it is expected that the minister will submit the recommendations shortly.

[Text]

Maintenant, je voudrais passer la parole à M. Dick St-John qui est plus familier avec cette opération-là.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Maltais, as Mr. Bockstael has said, it is perfectly correct that this vexing problem is under study within the department at the moment and recommendations will be made to the minister very shortly. We are very cognizant of the fact that there are many areas of the country where there are remote airfields and no other access available, and we are conscious of the fact that under emergency conditions, for example, that access must be provided. I think I can only say in conclusion that this study will be under review by the minister very shortly.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Mais est-ce que votre ministère ou la section dont vous êtes responsable est vraiment sensibilisé au fait qu'il y a quand même des endroits plus prioritaires que d'autres lorsqu'on parle d'aéroports municipaux? Parce que les recommandations, c'est une chose, mais est-ce que vous avez considéré la région de la moyenne et de la basse Côte-Nord du Québec comme étant prioritaire dans l'aspect de cette étude reliée à l'assistance financière des aéroports municipaux?

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: As you know, Mr. Maltais, a study on the airport requirements of the lower north shore was conducted, I think, about the summer of last year, and consequent upon that study there were some major improvements made at Natashquan, Blanc-Sablon, and I believe, Chevalier. I am not quite certain of that fact, and probably there will be more improvements made at other airports that warrant it.

M. Maltais: Monsieur le secrétaire parlement, pour votre information, je vous dirai qu'encore l'été dernier dans un de ces aéroports-là nous atterrissions à la lampe à l'huile, ce qui est assez surprenant au vingtième siècle. Je voudrais vous le faire remarquer parce que souvent cela passe pour du folklore mais c'est une réalité que l'on vit régulièrement dans mon coin de pays.

Il y a une autre précision que j'aimerais obtenir. Est-ce que l'aéroport de Longue-Pointe à Mingan appartient au fédéral comme tel ou si l'aéroport appartient au Québec, ou s'il est vrai et exact que l'aéroport a été loué directement des Américains avec un bail 99 ans?

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: I am told now that Longue-Pointe de Mingan airport, which was, as you state, formerly a United States Air Force installation, is now owned by the government of the Province of Quebec and receives an operating subsidy from Transport Canada of approximately \$70,000 per year to cover 100 per cent of the authorized deficit.

I am also told, Mr. Maltais, that the infrastructure at the airport, let us say the runways, the taxiways and the electronic aids are in very good condition at this time.

M. Maltais: D'accord. Maintenant, une autre question concernant l'aéroport d'Havre-St-Pierre. Pensez-vous qu'il est pos-

[Translation]

I would now like to recognize Mr. Dick St. John who is more familiar with that study.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur Maltais, comme l'a bien indiqué M. Bockstael, le ministère est effectivement en train d'étudier ce problème vexant et les recommandations seront soumises au ministre sous peu. Nous savons pertinemment que la seule façon d'atteindre plusieurs régions au pays est par avion. Nous savons que les situations d'urgence exigent que d'autres moyens d'accès soient fournis. En conclusion, je peux simplement vous dire que l'étude sera bientôt examinée par le ministre.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: But is your division or the department in general aware of the fact that municipal airports are more of a priority in some areas rather than others? Recommendations are one thing, but have you considered that the lower and median north shore of Quebec constitutes a priority in this study of financial assistance to municipal airports?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Comme vous le savez, monsieur Maltais, l'été passé, on a effectué une étude des besoins aéroportuaires de la basse Côte-Nord. Conséquemment, des améliorations importantes ont été apportées à Natashquan, Blanc-Sablon et Chevalier, si je ne m'abuse. Je n'en suis pas certain, néanmoins. D'autres améliorations seront probablement apportées aux aéroports qui les nécessitent.

Mr. Maltais: Mr. parliamentary secretary, for your information, last summer we landed at one of those airports with the aid of oil lamps. That is quite astonishing in the twentieth century. I wanted to point that out because often people feel that is folklore, but it is a reality in my part of the country.

I would like one further clarification. Does the Longue-Pointe airport at Mingan belong to the federal government or to the Quebec government? Or is it true that the airport was rented from the Americans on a 99 year lease?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: On m'apprend maintenant que l'aéroport de Longue-Pointe de Mingan, jadis une installation des Forces armées américaines, comme vous l'avez correctement indiqué, appartient actuellement au gouvernement du Québec. Le ministère des Transports fédéral lui verse une subvention de fonctionnement d'environ \$70,000 par an pour couvrir 100 p. 100 du déficit autorisé.

On m'apprend en même temps, monsieur Maltais, que l'infrastructure de l'aéroport, c'est-à-dire les pistes d'atterrissage et de décollage et les aides électroniques, sont en très bon état actuellement.

Mr. Maltais: Fine. Now, I have one other question on the Havre-St-Pierre airport. Would it be possible for your depart-

[Texte]

sible au niveau de votre ministère de reconsidérer Havre-St-Pierre comme étant un aéroport régional plutôt que Longue-Pointe à Mingan, compte tenu qu'à Longue-Pointe de Mingan vous avez 600 résidents, alors qu'à Havre-St-Pierre vous en avez au-dessus de 4,000; qu'une distance de 35 milles sépare Longue-Pointe de Mingan d'avec Havre-St-Pierre; que la compagnie Fer et Titane fait affaires à Havre-St-Pierre; que les écoles et l'hôpital sont à Havre-St-Pierre; et que pour les gens de Natashquan et de l'est de Havre-St-Pierre doivent faire 35 milles de plus vers l'ouest et revenir sur leurs pas en louant des taxis ou des automobiles, ce qui fait que cela coûte en moyenne \$50 de taxi aller-retour pour faire Longue-Pointe de Mingan à Havre-St-Pierre par auto, en plus du billet d'avion qui peut être évidemment défrayé de Longue-Pointe de Mingan jusque vers Natashquan ou vers Blanc-Sablon. Par exemple, c'est comme si quelqu'un de Québec devait aller atterrir à Toronto pour revenir à Montréal. C'est cela le problème. On part de l'est, on s'en va vers l'ouest pour revenir vers l'est parce que les hôpitaux, les services, la compagnie sont installés à Havre-St-Pierre. Alors, je pourrais donner l'exemple suivant pour les gens qui ne sont pas familiers: c'est comme si les gens de Natashquan parlaient de Québec pour s'en aller à Toronto alors qu'en réalité ils ont affaire à Montréal. C'est cela le problème.

Est-ce que vous seriez d'accord pour reconsidérer Havre-St-Pierre comme étant un aéroport régional plutôt que Longue-Pointe à Mingan?

• 1550

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: I will certainly be glad to re-examine the question, Mr. Maltais. I think our definition of regional airport is based fundamentally on the amount of traffic at the airport rather than its location with respect to the localities with the catchment area that it serves. But by all means, with my minister's permission, I will have that question re-examined.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Un autre sujet qui me préoccupe, c'est la question des Ports nationaux, à Sept-Îles. J'aimerais connaître la position du port de Sept-Îles, dans l'ensemble des ports nationaux du St-Laurent, c'est-à-dire, Trois-Rivières, Québec et Montréal? Quelle est la vocation réelle que le Conseil des ports nationaux aimerait donner au port de Sept-Îles? Compte tenu que cette année il y a 1.8 million de dollars de prévus dans les dépenses budgétaires de ce ministère pour le début de la construction d'infrastructures, quels sont les échéanciers pour les constructions dans le port de Sept-Îles? Est-ce que des compagnies comme des compagnies de grain, des compagnies de charbon ou des compagnies de transport en vrac ont démontré un certain intérêt pour venir s'installer dans la région de Sept-Îles?

Mr. Bockstael: I would like to turn that question over to Mr. Sinclair.

The Chairman: Mr. Sinclair, please.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman. As far back as 1976, the National Harbours Board and the Port of Sept-Îles

[Traduction]

ment to reconsider Havre-St-Pierre as a regional airport rather than Longue-Pointe de Mingan since there are 600 residents there and more than 4,000 in Havre-St-Pierre. Also, there are 35 miles separating Longue-Pointe de Mingan and Havre-St-Pierre, the Fer et Titane Company does business in Havre-St-Pierre, the schools and hospital are in Havre-St-Pierre and the people from Natashquan and from the eastern part of Havre-St-Pierre must travel 35 miles more to the west to get to the airport. This means that they must double back over their tracks to get back home. A taxi from Longue-Pointe de Mingan to Havre-St-Pierre and back costs an average of \$50. Or, if they take their car, in addition to the airplane ticket that adds up. On top of that, they have to pay full fare from Longue-Pointe de Mingan to Natashquan or Blanc-Sablon. It would be like someone from Quebec having to go to Toronto to get to Montreal. That is the problem. We have to go west to get further back east because the hospitals, the services and the company I mentioned are all in Havre-St-Pierre. The following analogy might help people unfamiliar with the situation in understanding it. It would be like people from Natashquan going from Quebec to Toronto when they really intend to go to Montreal. That is essentially the type of problem they are facing.

Would you agree to reconsider Havre-St-Pierre as the regional airport rather than Longue-Pointe de Mingan?

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Bien volontiers, monsieur Maltais, je vais réétudier la question, monsieur Maltais. La définition d'un aéroport régional se fonde essentiellement sur la circulation et non pas sur sa situation vis-à-vis des localités qu'il dessert. Cependant, sous réserve de l'approbation du ministre, je ne manquerai pas de faire réétudier cette question.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Another point which concerns me is that of the national harbour in Sept-Îles. I would like to know the position of the port in relation to the other national harbours on the St. Lawrence, that is, Trois-Rivières, Quebec and Montreal. Exactly what purpose does Harbours Board Canada wish to assign the port at Sept-Îles? In view of the fact that an estimated \$1.8 million is contained in the department's budget for infrastructures, what are the construction plans for the port at Sept-Îles? Have any grain, coal, or bulk transportation companies showed any interest in establishing themselves at Sept-Îles?

M. Bockstael: Je préfère renvoyer cette question à M. Sinclair.

Le président: Monsieur Sinclair, s'il vous plaît.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président. Dès 1976, le Conseil des ports nationaux et le port de Sept-Îles ont reconnu

[Text]

recognized the importance of that port for future development and, in 1977, acquired a substantial portion of land and water locks at Pointe-Noire for future expansion. In 1978 a consultant study was undertaken with respect to developing a master-plan for the Port of Sept-Îles and that report has just been received from the consultants. It is now under study by the Port of Sept-Îles and the National Harbours Board. There certainly are possibilities for, not only future iron ore development at Sept-Îles, but also the possibility of a coal trans-shipment point, and we would also be looking at Sept-Îles as a possible future trans-shipment point for grain.

Le président: Monsieur Maltais, trois minutes s'il vous plaît.

M. Maltais: A quel moment pensez-vous commencer les travaux dans la région de Sept-Îles dans le cadre des ports nationaux?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would be in no position to indicate any date when the work would commence. We have just received a report from the consultants and, as I indicated earlier, it is under study. Any actual construction work would be dependent upon industrial development or users who would be interested in developing a terminal for bulk handling at the Port of Sept-Îles.

Le président: Monsieur Maltais.

M. Maltais: Une autre question concernant, celle-là, le port de Baie-Comeau. Le 6 juin dernier, le port de Baie-Comeau a été déclaré dangereux, parce qu'il semble y avoir eu un effondrement du tablier central et le débarcadère à l'extrémité du quai n'est donc plus sécuritaire. Or, dans ce dossier-là, il semble que la responsabilité soit partagée entre le Québec et le Canada, ce qui me surprend, parce que le quai comme tel constitue une entité... On a commandé une étude, après un certain temps, pour vérifier l'état général du quai. Avant même que l'étude ne soit terminée, le Québec a fait un appel d'offres général pour la réparation du débarcadère, et il semble que le gouvernement fédéral ait été d'accord avec le gouvernement du Québec pour dire qu'il fallait simplement faire des réparations à l'extrémité du quai pour un montant d'environ 100,000 dollars. Comment se fait-il que les Travaux publics du Canada, de concert avec le ministère des Transports du Canada n'ont pas été en mesure de réagir plus rapidement, et comment se fait-il que le Québec ait été autorisé à faire un appel d'offres et à procéder à des réparations sur une propriété fédérale?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Maltais is quite correct in the fact that in June of this year the underpinnings of the ferry wharf were considered to be unsafe and the Department of Public Works was asked to look into this matter. They had consultants conduct a study and examine the situation and the report was received towards the end of October. The province was under considerable pressure also to see to it that the ferry, which they operate, was put back in operation at this particular wharf. The province and ourselves and Public Works, in

[Translation]

le rôle important que jouerait celui-ci dans l'avenir de la région. En 1977, on a acheté un terrain assez grand ainsi que des écluses à Pointe-Noire en vue d'une expansion future. En 1978, des conseillers ont entrepris une étude en vue d'élaborer la stratégie d'ensemble du port de Sept-Îles. En fait, ils viennent de déposer leur rapport, qui fait actuellement l'objet d'études par le port de Sept-Îles et le Conseil des ports nationaux. Les possibilités de mettre en valeur le minerai de fer à Sept-Îles sont très fortes. De plus, on pourrait éventuellement se servir du port comme charnière dans l'expédition du charbon et des grains.

The Chairman: Mr. Maltais, you have three minutes left.

Mr. Maltais: When do you intend to begin work on the national harbour at Sept-Îles?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas en mesure de vous donner la date à laquelle les travaux devaient commencer. Nous venons d'obtenir le rapport des experts-conseils et, comme je viens de le dire, il fait actuellement l'objet d'études. Tout travail de construction comme tel dépend de la mise en valeur industrielle et, conséquemment, du nombre d'utilisateurs éventuels qui s'intéressent à la construction d'une gare portuaire destinée à la manutention des marchandises en vrac au port de Sept-Îles.

The Chairman: Mr. Maltais.

Mr. Maltais: I have one other question, this time concerning the port at Baie-Comeau. On June 6 of this year, that harbour was declared dangerous because the central apron appeared to be sinking, which meant that the loading dock at the end of the wharf was not safe. Now, it would appear that the responsibility was to be shared between Quebec and Canada, which surprises me somewhat since the dock as such is all of a unit... After some time a study was ordered to determine the general condition of the dock. Before the study was even completed, Quebec had called for tenders for repair of the loading dock and it would seem that the federal government agreed with the Quebec government only to repair the end of the wharf, for approximately \$100,000. How is it that the federal Department of Public Works, in conjunction with the Ministry of Transport, were not able to act more quickly and how is it that Quebec was authorized to call for tenders and to authorize the repair of federal property?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Maltais a tout à fait raison de dire qu'au mois de juin dernier on a déclaré insécuritaire les piliers du débarcadère. Le ministère des Travaux publics a été appelé à étudier la question. Celui-ci a fait faire une étude et les experts-conseils ont étudié la situation et ont soumis leur rapport vers la fin du mois d'octobre. On a exercé des pressions considérables sur la province pour qu'elle remette en service le traversier qu'elle exploite à ce débarcadère. La province, notre ministère et le ministère des Travaux publics

[Texte]

concert with one another have worked out an arrangement whereby, because the facility is to be transferred to the province, that transfer will take place now and the province will undertake the repair work. We will underwrite that repair work to a maximum of \$100,000 for that particular ferry wharf and the facility will be transferred from this point on to the province of Quebec.

• 1555

Le président: Une dernière question, s'il vous plaît, monsieur Maltais.

M. Maltais: Oui. Au sujet du quai de Baie-Comeau, est-ce que ce quai sera remis à la province de Québec, est-ce qu'il y a eu des ententes dans ce sens-là? Et est-ce que le fédéral doit réparer le quai dans son entier avant de le remettre au Québec? Et le rapport qui a été produit par la firme Tremblay, Deschênes et Associés démontre-t-il que le quai est sécuritaire pour quelques années encore?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the repairs will be effected immediately to the ferry ramp itself. Other work will be done to a larger portion of the ferry wharf at a later date and a similar agreement is to be worked out between the federal government and the Province of Quebec with respect to covering the costs of that repair work and a transfer of that part of the facility to the province of Quebec.

Le président: Une petite question.

M. Maltais: Alors, pour conclure, de fait, le fédéral réparera le quai dans le courant de l'été, j'imagine, parce qu'il a des travaux à effectuer sur le tablier central. Et une fois que le quai sera en ordre, il y aura des ententes avec le Québec pour la passation du quai à une autre gouvernement, qui s'appelle le gouvernement du Québec, c'est cela?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Not exactly, Mr. Chairman. The province of Quebec will undertake the repairs to the ferry ramp based on the study done by the Department of Public Works. The federal government will underwrite the cost of those repairs to a maximum of \$100,000, all contingent upon the transfer of the ferry ramp to the Province of Quebec. A similar exercise will be done with respect to the larger wharf or the rest of the facility such that the federal government will turn over that property to the Province of Quebec in a good state of repair.

M. Maltais: Merci.

The Chairman: Merci, monsieur Maltais. I wonder whether the committee would indulge the chairman for a moment to put an additional question to Mr. Sinclair while he is on wharves. I want to refer, if I may, to the wharf in Chatham, which is undergoing repairs at the moment; Chatham, New Brunswick, that is. Mr. Sinclair, if you recall, the estimate for repairs to that wharf was \$300,000 but the contract went for \$188,000. The department was asked to use some of that additional money allocated for that wharf for grading and paving of the entrance to the wharf. Is that to be done or not?

[Traduction]

ont conclu un accord aux termes duquel la responsabilité de cette installation, qui devait être transférée à la province, le sera tout de suite pour que celle-ci entreprenne les travaux de réparation. Nous allons souscrire les travaux de réparation de ce débarcadère de traversiers jusqu'à un maximum de 100 mille dollars. Désormais, l'installation relèvera des services provinciaux.

The Chairman: That will be your last question, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Yes. Will the wharf at Baie-Comeau be returned to the Province of Quebec? Have there been any agreements to that effect? Is the federal government scheduled to repair the entire wharf before transferring it to the province? Does the report produced by the firm Tremblay, Deschênes and Associates demonstrate that the wharf is safe for a few years yet?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, les réparations à la rampe d'accès au traversier seront effectuées immédiatement. Il faudra travailler sur le gros du débarcadère ultérieurement. Donc, il faudra parvenir à un accord semblable entre le gouvernement fédéral et la province du Québec en vue de couvrir le coût de cette réparation ultérieure et d'en transférer la responsabilité à la province de Québec.

The Chairman: One short question.

Mr. Maltais: So, in conclusion, the federal government actually repaired the wharf during the summer, I suppose, because work had to be done on the central apron. Once the wharf is in order, there will be agreements with Quebec to transfer the wharf to provincial jurisdiction, is that correct?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Pas exactement, monsieur le président. La province de Québec entreprendra les réparations à la rampe d'accès du traversier selon l'étude effectuée par le ministère des Travaux publics. Le gouvernement fédéral souscrira le coût de ces réparations jusqu'à concurrence de 100 mille dollars, sous réserve, bien sûr, du transfert de cette rampe d'accès aux services provinciaux. Il en va de même pour les autres parties de l'installation, à savoir que le gouvernement fédéral rendra cette propriété à la province de Québec en bon état.

M. Maltais: Thank you.

Le président: Thank you, Mr. Maltais. Je me demande si le Comité permettrait au président de poser une question supplémentaire à M. Sinclair, toujours au sujet des quais. Si vous me le permettez, je vais parler du quai à Chatham qui est en cours de réparation à l'heure actuelle. Il s'agit, bien sûr, de Chatham au Nouveau-Brunswick. Vous vous souviendrez, monsieur Sinclair, que les réparations au quai étaient évaluées à 300 mille dollars mais que le contrat n'a immobilisé que 188 mille dollars. Le ministère devait consacrer le montant restant au nivelage et au pavage de l'entrée au quai. A-t-on l'intention de réaliser ces travaux?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the repairs to the Chatham wharf are the program responsibility of the Department of Public Works and are funded by the Department of Public Works. I am not aware at this moment, but I will be glad to find out for you, what, if anything, they plan to do with the estimated savings or the reduction in costs on this particular project.

The Chairman: I have made several inquiries and I have not had a reply. That is why I would like to have a firm reply if I may.

Mr. Sinclair: I would be glad to undertake that for you.

The Chairman: Thank you. Mr. Reid, please.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. Without any disrespect to our parliamentary secretary, whom we welcome this afternoon, may I ask on a point of information, when we might expect the minister, or if we might expect the minister to be back with us again?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The minister gave me no indication. He simply instructed me to be here in his place this afternoon because he had to go to a Cabinet meeting that had been called.

Mr. Reid (St. Catharines): Then you are it.

Mr. Bockstael: Right.

The Chairman: Mr. Reid, I will ascertain from the minister when he will be available to return to the committee and let you know.

• 1600

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, Mr. Bockstael, we are very often faced with the operator's comment about lack of funds to provide certain moneys to hire additional supervisors, inspectors and to provide certain other facility needs. This is one of the things that concern us, particularly since Mississauga, and not very many weeks ago in the City of Niagara Falls there was still another derailment. The Minister, earlier today, indicated that the numbers of such incidents, and he did not elaborate on the numbers, were on the decline. But they do happen and they do happen under troublesome circumstances—this incident in Niagara Falls again although it was small. Four tank cars were derailed, two of which contained propane. Those four cars were immediately adjacent to a galvanized metal car containing crushed stone, and they talked about the potential of a shotgun blast which would have rocked the whole area. These incidents continue, and I wonder if you can tell us the reason they do continue. Is it because of poor and deteriorating roadbeds; lack of inspectors; lack of supervision in the marshalling of trains; the aged equipment, either with respect to roadbeds or the equipment itself? What reasons have continued to lead to the number of derailments that take place all across the country?

The Chairman: Mr. Bockstael.

[Translation]

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministère des Travaux publics est responsable de la réparation du quai de Chatham ainsi que du financement des travaux. N'étant pas en mesure de vous répondre à l'heure actuelle, je vais m'informer sur les économies qui auraient pu être réalisées à la suite d'une réduction du coût du projet.

Le président: J'ai déjà demandé des renseignements à plusieurs reprises, mais en vain. C'est pourquoi je voudrais bien que l'on me donne une réponse ferme, si possible.

M. Sinclair: Je m'en informerai bien volontiers à votre intention.

Le président: Merci. Monsieur Reid, s'il vous plaît.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Sauf le respect du secrétaire parlementaire, à qui nous souhaitons la bienvenue cet après-midi, je voudrais bien savoir quand nous pourrions attendre le ministre de nouveau?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Le ministre ne me l'a pas dit. Il m'a simplement prié de le remplacer cet après-midi car il a été appelé à une réunion du cabinet.

M. Reid (St. Catharines): Alors, c'est vous le témoin.

M. Bockstael: C'est cela.

Le président: Monsieur Reid, je vais demander au ministre à quel moment il sera libre pour comparaître de nouveau au Comité et je vous le ferai savoir.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, monsieur Bockstael, il n'est pas rare que l'on vienne nous dire qu'il n'y a pas suffisamment de fonds pour embaucher davantage de superviseurs, d'inspecteurs et fournir certains équipements. C'est justement une des choses qui nous inquiètent, surtout depuis Mississauga et depuis le déraillement d'il y a quelques semaines à Niagara Falls. Le ministre disait que le nombre d'accidents de ce genre, mais il n'a pas donné de précision sur ce nombre, avait baissé. Cela n'empêche que ces accidents arrivent et qu'en général, les circonstances sont plutôt troublantes. A Niagara Falls, par exemple, même s'il s'est agi d'un petit accident, quatre wagons-citernes ont déraillé dont deux qui contenaient du propane. Ces quatre wagons suivaient ou précédaient immédiatement un wagon de métal galvanisé qui contenait de la pierre concassée et l'on a dit qu'il aurait été possible qu'une explosion transforme ces pierres en projectiles. Il y a toujours donc des accidents de ce genre et je voudrais bien savoir pourquoi. Est-ce parce que les plates-formes se détériorent, parce qu'on manque d'inspecteurs, de superviseurs dans le triage des trains; parce que l'équipement vieillit, qu'il s'agisse des plates-formes ou de l'équipement lui-même; pourquoi a-t-on toujours des déraillements dans tout le pays?

Le président: Monsieur Bockstael.

[Texte]

Mr. Bockstael: Each derailment is investigated and the causes are not always the same, but a lot of it comes under the jurisdiction of the CTC. We have a gentleman here from the CTC, Mr. John H. Green, who might be able to give us some additional information on this incident.

Mr. Green, please.

The Chairman: Mr. Green, would you take any free microphone.

Mr. John H. Green (Director, Safety and Services, Canadian Transport Commission): Please bear with me just a moment here until I get my statement. A statement we have here on the number of derailments with the various causes might be of interest to you, Mr. Reid.

In 1980, to 1 November we had a total of 274 derailments, of which 84 were track causes, 68 were rolling stock causes and 122 were others which have not been determined exactly what they are yet. These are under investigation and they are undetermined causes as yet.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Bockstael, with the benefit of this table and perhaps the back experience, what action is being proposed by the ministry to attack that number of derailments. When you look at a figure of 122 derailments with undetermined causes, does this not give cause for concern? Why has not some action been taken heretofore with a view to eliminating the numbers?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I might state that as a result of incidents such as the one at Mississauga and the one at MacGregor, Manitoba, the ministry has prevailed upon the railroads to tighten up their inspection requirements. The CTC as the component or the regulating arm of the Department of Transport has also proceeded to make sure that closer inspection is made and better practices are followed. For example, the fitting of a wheel to an axle was the cause of the play in the axle and wheel housing in the Mississauga event. This is certainly being rectified in the factories that are assembling those wheels and axles.

• 1605

This is the general trend. The other is that there are submissions before Treasury Board, so that the Canadian Transport Commission might have more inspectors and supervisors to follow up on the railroads to make sure that they are complying with the necessary good practices of inspection and maintenance work. Mr. Green could add to that, sir.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. Green: I would like to make a point, Mr. Chairman. In our analysis of the derailments over a period of years, 1980 to date, there has been a dramatic decrease in the number of derailments. For instance in 1979 the total derailments in the year was 372, and to date we are down to 274.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, while we are on that particular point, I do not think it is sufficient to acknowledge a decrease from 372 to the 274 which occurred this year

[Traduction]

M. Bockstael: On fait enquête après chaque déraillement et les causes ne sont pas toujours les mêmes mais beaucoup relèvent de la CCT. Nous avons là un représentant de la CCT, M. John H. Green, qui pourra nous donner quelques renseignements supplémentaires sur l'accident en question.

Monsieur Green, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Green, voulez-vous vous approcher d'un microphone?

M. John H. Greene (directeur, Sécurité et services, Commission canadienne des Transports): Je vous prie de patienter un instant, pour que je retrouve un papier. Il s'agit d'un rapport sur le nombre de déraillements et des diverses causes. Cela vous intéressera sans doute, monsieur Reid.

En 1980, au premier novembre, nous comptons en tout 274 déraillements dont 84 étaient dus aux voies, 68 au matériel roulant et 122 à d'autres causes qui n'ont pas encore été exactement déterminées. On fait enquête et il reste encore des causes inconnues.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur Bockstael, avec ce tableau et l'expérience acquise, que propose de faire le ministère pour faire baisser le nombre de déraillements? Quand on constate qu'il y a 122 déraillements dont les causes n'ont pas été déterminées, n'est-ce pas inquiétant? Pourquoi n'a-t-on encore rien fait pour éviter ces déraillements?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je puis vous dire que suite à certains accidents comme celui de Mississauga et celui de MacGregor au Manitoba, le ministère a exigé des chemins de fer qu'ils fassent des inspections beaucoup plus strictes. La CCT, l'organe de réglementation du ministère des Transports, s'est également assurée que l'on inspecte les choses de plus près et que l'on adopte une meilleure méthode. Par exemple, dans l'accident de Mississauga, il s'agissait de la façon dont le roue était fixée à l'axe et du jeu que cela laissait. Les usines ont maintenant rectifié cela.

C'est en général ainsi que cela se passe. D'autre part, la Commission canadienne des Transports a demandé au conseil du Trésor des fonds supplémentaires pour embaucher davantage d'inspecteurs et de superviseurs qui s'assureront que les chemins de fer se conforment bien aux règlements d'inspection et de maintenance nécessaires. M. Green pourra sans doute vous donner davantage de renseignements.

Le président: Monsieur Green.

M. Green: J'ai en effet quelque chose à ajouter, monsieur le président. L'analyse des déraillements nous a permis de constater qu'il y avait beaucoup moins de déraillements qu'auparavant. Par exemple, en 1979, le total des déraillements s'élevait à 372 alors qu'aujourd'hui, à cette date, nous n'en sommes qu'à 274.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, pendant que nous sommes là-dessus, je ne pense pas qu'il soit suffisant de dire qu'il y a moins d'accidents cette année que l'année

[Text]

as a matter of credit. When you determined that there was that decrease, did you also determine why and how that decrease came about?

The Chairman: Mr. Green.

Mr. Green: One dramatic decrease is in track cause. For instance, in 1979 track cause derailments was 146 compared to 84 to date. In rolling stock in 1979 it was 131 compared to 68 to date.

Mr. Reid (St. Catharines): I would like to be specific, Mr. Chairman, Mr. Parliamentary Secretary. What action did the ministry or CTC take that was instrumental in bringing about this reduction of derailments, if any?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I have only fulfilled this role since April, so I do not know what was done by the department prior to my coming into it. The CTC which has been following this for a much longer time should be able to answer that.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. Green: We have continued our monitoring program with the number of officers that we do have, but the railways seem to have tightened up themselves on their over-all performance.

In the track causes there were a number of derailments in 1979 due to the very wet spring that we had across Canada and that accounted for a lot of the derailments caused by such things as washouts, snow and ice conditions; this year we did not have that.

Mr. Reid (St. Catharines): If I might move on, Mr. Chairman, I am thinking of the passage of Bill C-18. As was mentioned earlier this morning again, the carrying of hazardous goods and materials has been before this committee for numbers of years. It was proclaimed as law as recently as 1 November, 1980, although it was passed a year ago.

Mr. Turner: No.

Mr. Reid (St. Catharines): Bill C-18 was introduced in the last Parliament.

The Chairman: It was passed in July, Mr. Reid.

An hon. Member: July 16.

Mr. Reid (St. Catharines): All right. The point really is the length of time it has taken to initiate a program of regulations and notices to the operators as to what instructions they must follow. If I may come back to the Niagara Falls incident; there was a lapse of some three hours. Even though the railways knew they were carrying hazardous goods, they did not notify the local municipal authorities of the potential danger that existed. The fire department and the city hall of Niagara Falls only learned about it through a rumour that a potential danger existed and they had better get down there and do something about it. The direct question is, when will instructions be given to operators to notify local municipalities that there has been an incident which could cause severe danger to the inhabitants in the immediate vicinity, so they can guard against whatever potential hazard, or danger risk that exists at that time.

[Translation]

dernière. Quand vous avez constaté cette diminution, avez-vous également déterminé les raisons et les circonstances d'une telle diminution?

Le président: Monsieur Green.

M. Green: Il y a par exemple une diminution sensible des accidents dus aux voies. Par exemple, en 1979, il y a eu 146 déraillements dus au mauvais entretien des voies alors que cette année nous n'en avons que 84. Pour le matériel roulant, il y en avait 131, comparativement à 68 cette année, à ce jour.

M. Reid (St. Catharines): J'aimerais davantage de précisions, monsieur le secrétaire parlementaire. Qu'a fait le ministère ou la société pour amener cette diminution des déraillements?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je n'ai occupé ce poste qu'en avril, si bien que je ne puis vous dire ce qu'avait fait le ministère avant que je n'y arrive. Par contre, la société qui suit la chose depuis beaucoup plus longtemps devrait pouvoir vous répondre.

Le président: Monsieur Green.

M. Green: Nous avons continué notre programme de surveillance avec le nombre de personnes dont nous disposons mais il semble que les chemins de fer aient observé eux-mêmes des règles plus strictes.

Sur le nombre de déraillements dus aux voies en 1979, certains ont été causés par le printemps très humide qui a sévi dans tout le Canada et qui a provoqué beaucoup de déraillements du fait des crues, de la neige et de la glace; nous n'avons pas connu cela cette année.

M. Reid (St. Catharines): Je vais maintenant passer à l'adoption du Bill C-18, monsieur le président. Comme on l'a dit ce matin, le transport de marchandises et de matériaux dangereux retient l'attention du comité depuis des années. La loi n'a été proclamée que le 1^{er} novembre 1980 alors qu'elle avait été adoptée depuis un an.

M. Turner: Non.

M. Reid (St. Catharines): Le Bill C-18 avait été déposé au cours de la dernière législature.

Le président: Monsieur Reid, il a été adopté en juillet.

Une voix: Le 16 juillet.

M. Reid (St. Catharines): Bien. Cela n'empêche qu'il a fallu beaucoup de temps pour mettre sur pied un programme de règlements et d'avis sur les instructions que doivent suivre les conducteurs. Si vous me permettez de revenir à l'accident de Niagara Falls, cela a pris à peu près trois heures. Même si les chemins de fer savaient qu'ils transportaient des marchandises dangereuses, ils n'en avisaient pas les autorités municipales locales. Les pompiers et l'hôtel de ville de Niagara Falls n'ont appris qu'il y avait un danger que par des rumeurs qui les ont incités à se dépêcher d'essayer de faire quelque chose. La question est la suivante: quand donnera-t-on aux conducteurs des instructions pour qu'ils avisent les municipalités locales qu'un accident risque de représenter un danger grave pour les habitants du coin afin que l'on puisse faire le nécessaire?

[Texte]

[Traduction]

• 1610

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The Regulations were drafted during the summer months following the passage of Bill C-18 of in the House of Commons. These regulations were then sent to the legal department so that it would have the necessary clout, if I may use that word, so that they would stand up in a court of law when prosecutions were to take place. The Senate committee reserved the right, in passing the bill for proclamation, to review some of the conditions. Later this afternoon Mr. Ellison and Mr. Charron are slated to meet before the Senate committee. They may add further regulations. There is someone here from dangerous goods. I would add that these regulations are going to be circulated and co-ordinated with regulations of the different provinces. The word that I had was that by the middle of next year it would be fully effective. Now I would ask the gentleman from dangerous goods if he might add to the information that I have.

The Chairman: Mr. Gaudreau.

Mr. Jean-Maurice Gaudreau (Deputy Director, Transport of Dangerous Goods): Thank you Mr. Chairman. There is very little to add. By June the transportation of dangerous goods code should probably be in Part II of the *Canada Gazette* which makes it law. Meanwhile, we are negotiating every day with the various organizations, province, industry—exactly what you are talking about.

Mr. Reid (St. Catharines): We understand from that then that even while waiting for the promulgation of the code of regulations, some action is being taken on a voluntary basis with the operators to put in place a set of regulations which might be followed in the event of certain incidents of this nature.

The Chairman: Mr. Gaudreau.

Mr. Gaudreau: That is right Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Is it likely going to take place on the basis of the proposed code that is going to be put before us at some later date?

The Chairman: Mr. Gaudreau.

Mr. Gaudreau: It is all being done in light of what is coming in the new regulations.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Reid I understand that we talked about a necessary lead time for industry to meet these requirements; that lead time is being used up in the interval before the actual gazetting of the law itself. In the meantime, there has been voluntary acceptance of some of these conditions by the railroads and by CTC. CTC has implemented the spacing of cars and not allowing dangerous goods to be in the train in a fashion that could cause more harm or more problems. A number of suggestions have been made before the Grande Commission as a result of the MacGregor incident. After that hearing was concluded and that report was tabled, actions have been by both railways and by the CTC to see that some of those recommendations are put forth or adopted voluntarily.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Les règlements ont été rédigés au cours de l'été suite à l'adoption du Bill C-18 par la Chambre des communes. Ces règlements ont ensuite été envoyés au service juridique pour s'assurer qu'ils avaient la force de loi voulue pour être invoqués devant des tribunaux. Le Comité sénatorial, quand il a adopté ce projet de loi, s'est réservé le droit d'examiner certaines des conditions. D'ailleurs, cet après-midi, M. Ellison et M. Charron doivent comparaître devant le Comité sénatorial. Il est possible qu'ils ajoutent certains règlements. Nous avons ici quelqu'un qui s'occupe de cette question. J'ajouterai que ces règlements seront circulés et coordonnés avec les règlements des différentes provinces. On m'a dit que d'ici le milieu de l'année prochaine, tout serait en vigueur. Je prie les représentants de la division des marchandises dangereuses de bien vouloir ajouter quelques mots.

Le président: Monsieur Gaudreau.

M. Jean-Maurice Gaudreau (sous-directeur, Transport des marchandises dangereuses): Merci, monsieur le président. Il n'y a pas grand-chose à ajouter. On prévoit qu'en juin, le code du transport des marchandises dangereuses sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et qui lui donnera force de loi. En attendant, nous négocions quotidiennement avec les divers organismes, provinces et industries à propos de toutes ces questions.

M. Reid (St. Catharines): Nous devons donc en conclure que même si l'on attendait la promulgation du code de réglementation, on a déjà pris certaines mesures, plus ou moins facultatives, avec les conducteurs qui pourraient ainsi suivre certaines directives en cas d'accidents de ce genre.

Le président: Monsieur Gaudreau.

M. Gaudreau: C'est cela, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Cela sera-t-il à peu près semblable à ce code qui devrait être déposé un peu plus tard?

Le président: Monsieur Gaudreau.

M. Gaudreau: Tout se fait à la lumière de ce que contiendront les nouveaux règlements.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Reid, je crois que l'on a dit qu'il fallait laisser à l'industrie un certain temps pour se conformer à ces exigences; ce temps correspond au délai qu'il faut pour que la loi ne paraisse à la gazette. Entre-temps, certaines de ces conditions ont été acceptées volontairement par les chemins de fer et la CCT. Cette dernière a déjà procédé à l'espacement des wagons et à la disposition des marchandises dangereuses pour réduire les risques autant que possible. Un certain nombre de suggestions ont été faites à la Commission Grange suite à l'accident de MacGregor. Après le dépôt du rapport, les chemins de fer et la CCT ont pris certaines mesures pour appliquer ces recommandations.

[Text]

The Chairman: One final question Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): I would reserve that because it is a different matter and I would like to expand on that in the second round, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, thank you. I will put you down for the second round. Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you Mr. Chairman. Mr. Chairman I am aware that the CN will be before the committee next week and I will be back. However, I do want to say something to the minister; I am sorry he is not here. I cannot think of any more important place for a minister to be than before a standing committee when the estimates are up. However, he is not here and I will state my case anyway. It is really the story of how a Crown corporation behaves itself in one of the developing regions of this country, and I am talking about its corporate behaviour in northern Ontario. This Crown corporation which recently had its debt load lifted off its back, and is now led by an individual with dollar signs in his eyes, pretending that he is running a private corporation and wants to make profits, is actively pursuing a policy of choking the economic life of a region, particularly the small industry of that region. The word "small" should not deceive anyone; it does not mean that it is small in importance, Mr. Chairman; it means that it is run by individuals who have, relatively speaking, small amounts of capital invested, but there are a lot of them, and taken together they are a major employer. In fact, they are the economic life blood of many, small northern Ontario communities. The Canadian National Railway, far from doing anything to assist, co-operate with or understand this sector of the economy, imposes burdens that actually remove the possibility over the long distance of several years of staying in business.

• 1615

The last time I raised this when the minister was here, he did take the time to write a page and a half letter, which I appreciate; but, it does not help and it is not in accord with the information that I have. For example, one sentence on the second page of this 25 September letter reads, and this is a very local matter, and I will go beyond the localism in a moment:

Future rail movements to Red Rock Ontario, will therefore severely diminish, but not because of the level of rail freight rates.

Well, sure that is why they are diminished. No other reason. The pulp companies are saying, why should we pay these rates? We can chop our own round wood up. Why should we support small industry when we have to pay these exorbitant freight rates? There is no other reason why they are doing it, and the rail movements will diminish; but, you have to remember that where the cars are loaded, there is something else happening there; jobs are being lost, communities are going down, and the profit margin of these small corporations is being taken away.

[Translation]

Le président: Dernière question, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Comme il s'agit d'une toute autre question, je préfère attendre le deuxième tour, monsieur le président.

Le président: D'accord merci. Je vous redonnerai la parole au deuxième tour. Monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur le président. Je sais que le CN comparaitra devant notre Comité la semaine prochaine mais j'aurais bien eu quelque chose à dire au ministre. Il est en effet essentiel qu'un ministre soit présent devant le Comité permanent qui étudie son budget. Je dirai tout de même ce que j'ai à dire, même s'il est absent. Il s'agit en fait du comportement d'une société d'État dans une des régions en développement de notre pays et notamment dans le nord de l'Ontario. Cette société d'État à qui l'on a récemment remis ses dettes et qui est maintenant dirigée par quelqu'un qui semble obsédé par l'argent et qui prétend diriger une société privée et faire des bénéfices. Le résultat est qu'il menace l'économie même d'une région et particulièrement la petite industrie. Que personne ne se méprenne, cela ne veut pas dire que cette industrie n'est pas importante mais qu'elle est dirigée par des particuliers qui ont investi des capitaux relativement peu importants. Par contre, quand on le considère dans leur ensemble, cela représente beaucoup d'emplois. C'est d'ailleurs même toute l'économie de nombre de petites localités du nord de l'Ontario. Les Chemins de fer nationaux du Canada, loin de faire quoi que ce soit pour aider, coopérer ou du moins comprendre ce secteur de l'économie, imposent des fardeaux qui suppriment carrément la possibilité de rester en activité plus de quelques années.

La dernière fois que j'ai soulevé cette question devant le ministre, il a pris la peine de m'envoyer une lettre d'une page et demie dont je le remercie mais cela n'a pas amélioré les choses et cela ne correspond pas aux renseignements qui m'ont été donnés. Par exemple, à la deuxième page de sa lettre du 25 septembre, il dit, et c'est une question très locale, excusez-moi:

Le trafic reliant Red Rock (Ontario) va donc beaucoup diminuer mais ce n'est pas à cause des tarifs de transport par voie ferrée.

Or c'est bien évidemment pour cela que diminue le trafic. Il n'y a pas d'autre explication. Les usines de pâte à papier ne voient pas pourquoi elles devraient payer de tels tarifs puisqu'elles peuvent elles-mêmes débiter leur bois. Elles ne voient pas pourquoi elles devraient aider les petites industries s'il leur faut payer des tarifs de transport aussi exorbitants. C'est la seule explication et c'est pourquoi le trafic ferroviaire vas va diminuer. Vous vous souviendrez toutefois qu'il arrive quelque chose d'autre là où l'on charge les wagons: on perd des emplois, les localités disparaissent et la marge bénéficiaire de ces petites sociétés disparaît du même coup.

[Texte]

Well, if that was not enough, and that was the theme of my grievance the last time the minister was here, but now on top of that we are receiving another blow, and that is the ending of the CN Express service.

It was not very many years ago when I was invited by the corporate executives to come into the riding and share with them in the launching of splendid new facilities to serve the region; bubbly buildings, a promise of a fine first rate express service. They even gave away watches. I am glad I did not accept it. I am sure it would not work anyway. Now, a few years later, these facilities are abandoned, absolutely abandoned. But we were told not to worry; the service was not being taken away; they were consolidating. They were finding cost saving measures. Well, what happened? We learned only a short while ago, that an exorbitant new rate structure was being imposed on the consumers of northern Ontario who use the CN Express. Let me just describe, Mr. Chairman, the kind of increases we are talking about. We are shocked by double digit inflation; 9 and 10 per cent—people say, “horrible”. How do you like these increases? A 25 pound package sent from Toronto to Hearst will now cost \$31.10, and that is up from \$12.65. An increase of 246 per cent.

An hon. Member: It is called free enterprise.

Mr. Penner: A 25 pound package from Toronto to Smooth Rock Falls, 288 per cent increase. Now, there are other companies that can bring these packages into the region, and they charge much less, which raises a question in itself. Why is it that CN has to charge these exorbitant rates and other companies are able to provide a service at much less? You may ask, why do I care? Well I care because CN is a federal Crown corporation that I always thought was there to provide a service. Besides, there are jobs involved and we want CN to stay. Now, this led some of us to suspect that they were playing the old game of wanting to get out of the service; you know, the way they did with passenger service. You remember that, Mr. Chairman, that awful service they provided. They treated passengers like dirt and provided the most miserable service that they could and loaded all their other costs onto the passenger service so that the federal government would have to pick up the tab, which we did for years, and then all the time claiming, “oh no, we do not want to get out of passenger service”. Well, let me quote from a newspaper.

CN officials have stated that the increase is warranted in view of a \$47 million deficit.

That is up to \$58 million for 1980. By the way, I do not know why northern Ontario is expected to pick up almost all of that deficit. It puzzles me a little bit. We do not mind picking up a little bit, but all of it?

The Chairman: The Atlantic is, too.

[Traduction]

Ma foi, comme si cela ne suffisait pas, et c'était déjà l'objet de ma plainte au ministre la dernière fois, on vient de frapper un autre coup en mettant fin aux services du CN Express.

Il n'y a pas tellement d'années que j'étais invité par les directeurs de cette société à venir participer avec eux au lancement de splendides nouveaux équipements devant desservir la région; magnifiques bâtiments, promesses d'un service express de première classe. On distribuait même des montres. Je suis content de ne pas en avoir accepté. De toute façon, je suis sûr qu'elles ne marcheraient pas. Voilà que quelques années plus tard, on abandonne tout cela. On nous dit de ne pas s'inquiéter, qu'on ne retirerait pas le service, qu'on se contentait de centraliser, qu'on essayait de réaliser des économies. Qu'est-il arrivé? On vient d'apprendre récemment qu'un tarif exorbitant était imposé aux consommateurs du nord de l'Ontario qui utilisent le CN Express. Permettez-moi, monsieur le président, de vous donner quelques exemples du genre de majorations dont il est question. Le taux d'inflation est déjà supérieur à 10 p. 100; les gens disent que 9 à 10 p. 100 c'est «horrible». Que pensez-vous alors de ces majorations? L'envoi d'un paquet de 25 livres de Toronto à Hearst coûtera maintenant \$31.10 alors qu'il ne coûtait que \$12.65. Une majoration donc de 246 p. 100.

Une voix: C'est ce qu'on appelle l'entreprise privée.

M. Penner: Pour un paquet de 25 livres envoyé de Toronto à Smooth Rock Falls, majoration de 288 p. 100. Il y a d'autres sociétés qui peuvent transporter ces paquets dans la région à bien meilleur compte. Cela nous amène donc à nous poser une autre question. Pourquoi le CN doit-il imposer des tarifs aussi exorbitants alors que d'autres compagnies peuvent offrir leurs services à bien meilleur compte? Vous vous demandez peut-être pourquoi je m'inquiète de cela? Si je m'inquiète, c'est parce que le CN est une société d'État fédérale dont la raison d'être, croyais-je, est de fournir un service. D'autre part, cela représente des emplois et nous souhaitons que le CN demeure. Cela nous a mené pour certains à soupçonner que l'on voulait à nouveau abandonner ce service, comme on l'avait fait pour le service-voyageurs. Vous vous rappelerez, monsieur le président, le service abominable que l'on offrait. On traitait les voyageurs comme de la crotte et on offrait le service le plus déplorable possible tout en faisant supporter au service-voyageurs tous les autres coûts si bien que le gouvernement fédéral était obligé de payer, ce que nous avons fait pendant des années alors que les compagnies disaient «bien sûr que non, nous ne voulons pas abandonner le service-voyageurs». Je vais vous citer un article de journal.

Les cadres supérieurs du CN ont déclaré que cette majoration était justifiée étant donné le déficit de 47 millions de dollars.

Or, en 1980, le déficit se chiffre à 58 millions de dollars. Or, en 1980, le déficit se chiffre à 58 millions de dollars. D'ailleurs, je ne sais pas pourquoi le nord de l'Ontario devrait assumer pratiquement tout ce déficit. Cela me laisse un peu perplexe. Nous voulons bien faire notre part mais pourquoi devrions-nous tout endosser?

Le président: La région de l'Atlantique fait sa part aussi.

[Text]

Mr. Penner: I know. I am coming to Atlantic. I have to work my way across the country here. Spokesmen for the company have denied that the increase is a plan to price themselves out of the market and say that no jobs will be lost in the Cochrane district. Well, that is—we could see through that and some of the spokesmen in the region could see through it. Of course that is why they were doing it; they wanted to get out. They want to get out of everything that does not make a big profit and continue to make those large profits on long hauls, hauling one product or another. Well, today, we got the news: that is exactly what they are doing; they are getting out. They are getting out of northern Ontario and they are also getting out of the Atlantic region. They are going to close half the corporation's terminals in Canada. So now you see the little problem that I raised, talking about ten, eleven and fifteen jobs in one town, which is pretty serious for us; now we are going to get the multiplier effect right across the country because this is now corporate policy. Now eleven hundred jobs are going to be lost, so the situation is serious, and what is their policy? Emphasis on the small parcel business is to end and they are going to concentrate on larger, heavier shipments between major terminals. Whatever happened to the principle that the Canadian National Railway existed to do something about the developing regions of this country, to assist the Atlantic region and northern Ontario and other parts of the country?

What disturbs us more than anything, and I guess this is where I have a question at long last, because you are looking a little impatient, Mr. Chairman,

The Chairman: Take your time, Mr. Penner.

Mr. Penner: Take my time? You are not impatient?

The Chairman: No. You have six minutes left.

Mr. Penner: What bothers us so much as citizens, is that there does not seem to be anything we can do. There are no public hearings. We invited senior officials from the Canadian National Railway to public meetings, to explain their policy, to tell us what they are doing. Well, they will not come. They do not even return a telephone call from a member of Parliament. You cannot reach them. Is there no regulatory agency at all that can say: hold on a minute here, something is not right here; you are depriving a region of a service, an important economic input in terms of jobs. Is there no way in which a situation like this, the loss of eleven hundred jobs, the abandonment of CN Express, half the corporation's terminals—is there no way of getting a handle on a Crown corporation, finding out what they are doing? Is the Ministry of Transport helpless? Are members of Parliament helpless? Why do we have a Crown corporation? Why do we bail them out? Why do we help them? Why do we care about them? Obviously they do not care about us. They are only concerned about the long haul and making the big buck as Mr. Benjamin rightly says.

[Translation]

M. Penner: Je sais. J'en arrive là. Il faut que je fasse le tour du pays. Les porte-parole de la compagnie ont nié que la majoration visait à les faire sortir du marché du marché et déclaré que le district de Cochrane ne perdrait aucun emploi. En fait, on sait ce que cela coûte. C'est bien pour cela évidemment qu'ils ont agi ainsi; ils voulaient abandonner ces services. Ils veulent abandonner tout ce qui ne rapporte pas de gros bénéfices et continuer à percevoir les gros bénéfices sur les transports de longue distance. C'est exactement ce que nous apprenons aujourd'hui; on abandonne le service. Le CN abandonne le nord de l'Ontario ainsi que la région de l'Atlantique. Il va fermer la moitié de ses gares au Canada. Vous voyez donc que le petit problème que je soulevais, en parlant de 10, 11 et 15 emplois dans une ville, ce qui est déjà très grave pour nous, va avoir un effet multiplicateur dans tout le pays puisqu'il s'agit maintenant de la politique de la société. Cela va faire perdre 1,100 emplois, si bien que la situation est vraiment grave. Sur quel principe se fondent-ils? Le transport des petits paquets va être abandonné au profit des envois plus importants et plus lourds entre grandes gares. Qu'est-il arrivé du principe selon lequel les chemins de fer nationaux du Canada existaient pour aider les régions à se développer, la région de l'Atlantique, le nord de l'Ontario et d'autres parties du pays?

Ce qui nous inquiète plus que toute autre chose, et c'est probablement là qu'est enfin ma question, car vous semblez vous impatienter un peu, monsieur le président,

Le président: Prenez votre temps, monsieur Penner.

M. Penner: Prendre mon temps? Vous n'êtes pas impatient?

Le président: Non. Il vous reste 6 minutes.

M. Penner: Ce qui nous tracasse donc, c'est qu'il ne semble pas que nous puissions faire quoi que ce soit. Il n'y a pas d'audiences publiques. Nous avons invité les cadres supérieurs des chemins de fer nationaux du Canada à des assemblées publiques pour expliquer leurs politiques, nous dire ce qu'ils faisaient. Ils refusent de se présenter. Ils ne répondent même pas aux appels téléphoniques des députés. On ne peut les atteindre. N'existe-il pas d'organisme de réglementation qui puisse dire: attendez un peu, il y a quelque chose qui ne va pas; vous privez une région d'un service, d'un apport économique important en matière d'emplois. N'y a-t-il aucun droit de regard sur une société d'État, n'est-il pas possible de savoir ce qu'elle fait dans une situation semblable, lorsqu'il s'agit d'une perte de 1,100 emplois, de l'abandon de CN Express, de la fermeture de la moitié des gares de la compagnie? Le ministère des Transports n'a-t-il donc aucun pouvoir? Les députés n'ont-ils aucun pouvoir? Pourquoi avoir alors une société d'État? Pourquoi essayer ses dettes? Pourquoi l'aider? Pourquoi même s'en occuper? Alors qu'il est bien évident que elle se moque pas mal de nous. Tout ce qui l'intéresse ce sont les longues distances et les gros bénéfices comme le dit très à propos M. Benjamin.

[Texte]

• 1625

That is my grievance and it is a serious one. I am sure that the officials here are not able to respond very adequately and I understand that. As I said at the outset, I will be back to CN about it again. I do not know what good that will do. Citizens in this country are becoming distressed that there is no mechanism whereby, when a service is taken away or the increases imposed upon them for the cost of that service are beyond their ability to pay, they can present their grievances to somebody. They could come to their member of Parliament but that seems to be about all they can do, and he can come to the Transport committee or talk to the minister. It is a very discouraging situation and it is a sad story of the way a Crown corporation carries out its socio-economic responsibilities in this country. I think it is disgusting and the only thing I can do is maybe hope that there is another Crown corporation somewhere that has a little more conscience; a little more sensitivity.

An hon. Member: Air Canada.

Mr. Penner: No Air Canada is the same thing. They would love to discontinue their service into North Bay and Timmins if they could. They would just love to do that. All they want to do is fly from Toronto to Vancouver.

An hon. Member: Ottawa.

Mr. Penner: Oh, well, Ottawa. What I am going to do is to get together with municipal leaders, industrial leaders, provincial members of Parliament and we are going to see whether the Ontario Northland Railway may take over. CN can just leave and let another provincial Crown corporation, maybe more sensitized to the region's needs, take over and provide these services at reasonable costs, which we require. That is one proposal that we are going to pursue. Mr. Chairman, thank you for your patience in listening to this grievance and if there is any sort of response that would be helpful, I would be happy to listen.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I want to thank the MP from Cochrane, Mr. Penner, for his very interesting observations on how this matter is being handled. The Department of Transport was made aware of the CN's intentions. My personal assessment—I am not speaking for the department—was that if the Government of Canada is prepared to cover the \$53 million deficit, then they will keep the service going as it now stands; and that is a high premium to pay.

In order to address the remedial measures that could be taken or the control mechanism that could be invoked, I would ask Mr. Giroux or the representative of CTC if the abandonment of these particular services do not have to come, first of all, before a public hearing of the CTC?

The Chairman: I think, Mr. Bockstael, I can answer that question for you because when I heard that services were being curtailed in my own region, I made that same inquiry. My understanding is that if they were going to abandon the whole

[Traduction]

Voilà donc mon grief, et je pense qu'il correspond à un problème grave. Je suis certain que les responsables ici présents ne pourront pas me donner une réponse satisfaisante, et je le comprends bien. Comme je l'ai dit au départ, je vais recontacter la CN à ce sujet, mais je ne sais pas si cela servira à quelque chose. Les citoyens canadiens commencent à se soucier du fait que, lorsqu'un service est supprimé ou lorsque les augmentations du prix qu'ils doivent payer pour ces services dépassent leurs moyens, ils ne peuvent avoir recours à aucun mécanisme pour présenter leurs griefs à quelqu'un. Ils peuvent bien sûr aller voir leur député, qui peut à son tour soulever le problème avec le comité des Transports ou avec le ministre, mais c'est à peu près tout ce qu'ils peuvent faire. La situation est vraiment décourageante et c'est une bien triste façon pour une société de la Couronne de remplir ses obligations socio-économiques. Je trouve cela révoltant et tout ce que je puis faire c'est espérer qu'il y ait une autre société de la Couronne qui fasse part d'une peu plus de conscience et de sensibilité.

Une voix: Air Canada.

M. Penner: Non. C'est la même chose pour Air Canada. S'ils le pouvaient, ils arrêteraient de desservir North Bay et Timmins. Ils adoreraient faire cela. Tout ce qu'ils veulent faire c'est l'aller-retour Toronto-Vancouver.

Une voix: Ottawa.

M. Penner: D'accord. En tout cas, ce que je compte faire, c'est rencontrer des responsables municipaux, des entrepreneurs industriels et des députés pour voir si la Ontario North and Railway ne pourrait pas prendre la relève. CN peut laisser tomber et céder la place à une autre société de la Couronne qui comprendra peut-être un peu mieux les besoins de la région et qui pourra dispenser ces services essentiels à des tarifs raisonnables. Voilà l'une des choses que nous nous proposons de faire. Monsieur le président, je vous remercie de la patience dont vous avez fait preuve en écoutant mon grief. Si vous êtes en mesure de me fournir une réponse, je serai ravi de l'entendre.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je tiens à remercier le député de Cochrane, M. Penner, pour ses observations fort intéressantes au sujet de la façon dont les choses se passent. Le ministère des Transports a pris connaissance des intentions du CN. A mon sens—et ce que je dis n'engage aucunement le ministère—si le gouvernement est disposé à assumer le déficit de 53 millions de dollars, alors il maintiendra le service dans sa formule actuelle... et ça coûtera cher.

Afin de pouvoir envisager des mesures correctrices ou des mécanismes de contrôle, je demanderais à M. Giroux ou aux représentants de la CTC si il ne faudrait pas d'abord discuter de l'arrêt de ces services dans le cadre d'une audience publique organisée par la CTC?

Le président: Monsieur Bockstael, je pense pouvoir moi-même répondre à cette question, parce que lorsque j'ai appris que des services allaient être diminués dans ma propre circonscription, j'ai dû poser ces mêmes questions. D'après ce que j'ai

[Text]

operation, they would have to go before the CTC for permission to do so, but if they are abandoning, through administrative readjustment, certain terminals, they can do it without authority of the CTC, so it perhaps explains why they are doing it piecemeal instead of doing it all at once, as Mr. Penner suspects they will do and as a good many other people suspect as well. That is the answer I got at that time. Perhaps one of the officials can elaborate on that, Mr. Giroux or Mr. Green.

Mr. Bockstael: Before either one of them, Mr. Chairman, the report is that the CN will continue to operate a nationwide network of some 30 to 35 terminals by the end of 1981.

Mr. Benjamin: Just to the big cities.

The Chairman: Mr. Green, do you have—Mr. Giroux, sorry.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I would just like to add that the principle is that the service will continue. It will not necessarily be done by CN Express or their employees in the communities; but, through subcontracting, through arrangements with private truckers, through interlining, the service will continue to communities. In all of this operations CN has undertaken to ensure that in those communities which have no other alternative, local truckers and so on, CN would make the necessary arrangements to provide the service.

• 1630

I would also like to add that the agreement that was reached with the unions is intended to reduce to an absolute minimum the impact on those employees, in order to be able to get other jobs within the CN operations per se.

With respect to recourse, or with respect to review, I think Mr. Chairman, your interpretation of the CTCs' approach to this is quite right. Although this decision on the part of CN at this stage is a major rationalization of its operations, I am not quite sure yet, and Mr. Green can probably add to that, whether the intended activities would be allowed to take place without CTC hearings—all the activities contemplated. I am not aware whether the CTC has arrived at a position on this at the moment because I do not think they have been made aware of too much of the details of the recent decision. It is quite possible that there may be some needs in some of those areas, but I am no expert on this and I would like to ask Mr. Green whether he can maybe add to this at this stage.

Mr. Green: I would just like to elaborate. Canadian National have made a commitment with the CTC and with the communities to provide an alternative to the express service in lieu of the traditional railway agent under their Servo Centre concept; the railway is still bound by that commitment that they made to the municipality or to the area; so if they say they were given authority to remove the agent but in lieu of the agent they were going to provide an on-hand representative or a stop-off depot, that will continue unless they can provide an alternative to that. The railway is still committed to have to

[Translation]

compris, s'ils avaient l'intention d'abandonner le service dans son ensemble, ils devraient en demander la permission à la CTC. Si par contre ils ont l'intention de cesser d'utiliser certaines gares, en raison de réajustements administratifs, ils peuvent le faire sans demander l'autorisation de la CTC. Cela expliquerait pourquoi ils y vont petit à petit, plutôt que de tout arrêter en même temps, comme le pensent d'ailleurs M. Penner et bien d'autres. C'est en tout cas la réponse qu'on m'a donnée à l'époque. M. Giroux ou M. Green pourrait peut-être ajouter quelques précisions.

M. Bockstael: Avant qu'il n'intervienne, monsieur le président, je tiens à signaler que suivant le rapport, la CN continuera d'exploiter un réseau national de quelque 30 à 35 gares, et ce d'ici la fin de 1981.

M. Benjamin: Mais cela n'intéresse que les grandes villes!

Le président: Monsieur Green, avez-vous... je regrette, M. Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement dire que le principe veut que ce service continue d'être assuré, mais ce ne sera pas nécessairement fait par l'express du CN ou par ses employés dans les différentes localités. Le CN passera peut-être des contrats de sous-traitance avec des camionneurs privés, ou d'autres services, qui assureraient la relève pour continuer à desservir ces localités. La CN a fait tout son possible pour s'assurer que dans ces localités, où il n'y a pas d'autres solutions, des camionneurs etc. continueront d'assurer le service nécessaire.

J'ajouterais que l'accord qui a été signé avec les syndicats a pour objet d'atténuer le plus possible l'incidence que cela aura sur les employés, en assurant que ceux-ci puissent obtenir d'autres postes au CN.

Pour ce qui est des recours possibles, je pense, monsieur le président, que votre interprétation de l'approche de la CTC est tout à fait exacte. Bien que la décision prise à la CN corresponde en ce moment à une rationalisation de ses opérations, je ne suis pas certain que la CN pourra entreprendre toutes ses activités prévues sans passer par le processus d'audiences publiques avec la CTC. Mr. Green pourra sans doute vous fournir d'autres précisions à ce sujet. Je ne sais pas si la CTC a pris position là-dessus, car je ne pense pas qu'elle soit au courant de tous les détails de la récente décision. Il est possible qu'il y ait certains besoins essentiels à assurer dans ces régions, mais je ne suis pas expert en la matière et c'est pourquoi je prie M. Green de nous faire part des renseignements dont il dispose.

M. Green: Je vais tout simplement ajouter quelques précisions. Le Canadian National s'est engagé auprès de la CTC et des localités concernées à fournir un service express qui remplacera l'agent traditionnel prévu dans le concept servo-centre. La compagnie de chemin de fer est toujours tenue par l'engagement qu'elle a fait auprès de la municipalité ou de la région. Elle a été autorisée à retirer l'agent, pourvu qu'elle le remplace par un représentant ou un dépôt d'arrêt, qui doit assurer le service jusqu'à ce qu'une autre solution soit trouvée. Si la

[Texte]

come to the commission for authority to reduce further beyond that.

The Chairman: Thank you, Mr. Green. Mr. Penner . . .

Mr. Penner: Just one question.

The Chairman: Make it a brief one.

Mr. Penner: Yes, it is a very short question. The process of interlining was mentioned which I know CN is engaging in. Who gives them authority for making these arrangements? Are they a law unto themselves? For example, they are interlining in the city of Thunder Bay to provide the Geraldton-Longlac-Nakina area with Lakehead Freightways Limited. Now Lakehead Freightways Limited has a reputation that is just dreadful. Their quality of service is poor, to say the least, and CN interlines with them presumably on their own authority, with recourse to no one, with no citizens allowed to say anything about it. I would like to know under whose jurisdiction this falls. Who permits them to interline with a trucking firm that we just regard to be very very unsatisfactory, a trucking firm whose only claim to fame is that they broke a union ten or fifteen years ago. That is their claim to fame and there is nothing else. I regard that as an infamously act, not one to be proud of, but that is the only thing they are proud of. This is who they are interlining with. I just want to know how they can do this without someone saying that it is acceptable.

Mr. Giroux: I can only say, Mr. Chairman, that I am not aware of anything that prohibits them from doing that, but that is about the best answer I can give you on that. You are asking us who gives them the authority. I do not think there is any piece of legislation that prohibits them from doing that. They are a Crown corporation; they do have a certain freedom of operation, and presumably from their particular perspective they attempt to get the best deal they can. I think it would be a very appropriate question to ask CN when they do come in front of this committee, Mr. Penner; you would probably get more satisfaction from them than from me.

Mr. Penner: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Penner. For the information of members who are using the translation services; it is not working properly. I have already asked the clerk to call in the appropriate people to get the channels functioning properly. Our next questioner is not here, so we will now move to the second round, starting with Mr. McDermid.

• 1635

Mr. McDermid: Thank you Mr. Chairman. I just want to follow up for just a moment with Mr. St. John if I might. This is something I know you probably do not have at your fingertips but I would like you to look it up if you do not mind and get the information to me at a future date. That is the money that has been spent trying to get this radar going in Caledon since the program started in 1975; we are now almost into 1981. I would be interested to find out the funds that have been spent on that specific radar device for Toronto International Airport.

[Traduction]

compagnie envisage de limiter davantage ses opérations, elle devra d'abord en obtenir la permission de la commission.

Le président: Merci, monsieur Green. Monsieur Penner.

M. Penner: Une simple question.

Le président: Veuillez être bref.

M. Penner: Oui, ma question sera très courte. On a parlé des systèmes de raccordement avec d'autres lignes de chemin de fer, et je sais que le CN y a recours. Qui lui donne l'autorisation de conclure de tels arrangements? Est-elle libre de faire ce qu'elle veut? Je sais que le CN s'est entendu avec la Lakehead Freightways Limited à Thunder Bay pour assurer un service Geraldton-Longlac-Nakina. La Lakehead Freightways Limited a une horrible réputation et fournit des services des plus médiocres, pour ne pas dire pire. La CN a signé un accord avec eux, et sans que les intéressés aient eu l'occasion de dire ce qu'ils en pensaient. Je voudrais bien savoir de qui elle relève. Qui permet au CN de conclure des arrangements avec une société de camionnage qui est considérée comme étant très satisfaisante, et dont la seule initiative aura été de briser un syndicat il y a 10 ou 15 ans. Elle n'aura remporté la palme que pour cela! Ils n'ont vraiment pas de quoi être fiers, car ce qu'ils ont fait là est à mon sens infâme. Et c'est avec cette entreprise que le CN fait des affaires. Je voudrais bien savoir comment ils peuvent agir de la sorte sans que personne ne vienne leur demander des comptes.

M. Giroux: Monsieur le président, tout ce que je puis dire c'est que je ne connais aucun mécanisme, aucun règlement qui empêche la CN d'agir de la sorte. Je ne puis rien vous dire d'autre. Vous voulez savoir qui lui en donne l'autorité. Je ne sais pas s'il existe une loi qui lui empêche d'agir ainsi. La CN est une société de la Couronne; elle dispose par conséquent d'une certaine latitude, et je suppose qu'elle essaie d'en tirer le maximum. Je suggérerais, monsieur Penner, que vous posiez la question aux représentants de la CN lorsqu'ils viendront comparaître devant le comité. Ils pourront sans doute vous fournir une réponse plus satisfaisante que la mienne.

M. Penner: Merci.

Le président: Merci, monsieur Penner. Je signale à ceux qui écoutent l'interprétation, qu'il y a un problème technique. J'ai déjà demandé au greffier d'appeler les techniciens pour qu'ils viennent réparer le système. La personne dont le nom figure sur ma liste n'étant pas ici, nous allons procéder avec le deuxième tour et je donne d'abord la parole à M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Si vous me permettez, je vais poursuivre la question soulevée par M. St. John. Je sais que vous n'avez pas les renseignements dont j'ai besoin sous la main, mais je vous prie d'essayer de les obtenir et de me les faire parvenir plus tard. Ce qui m'intéresse, c'est l'argent qui a été dépensé pour le lancement de ce radar à Caledon, depuis le début de ce programme en 1975. Nous sommes maintenant presque en 1981. Je voudrais bien savoir quelles sommes ont été dépensées sur ces dispositifs de radar à l'aéroport international de Toronto.

[Text]

If I can supplement my colleague from St. Catharines on the dramatic decrease in rail accidents, derailments, that is a very, very significant decrease. The answer that we had a wet spring the year before to my way of thinking is not good enough. I would think if in fact we did have a dramatic decrease like that, CTC or the Ministry or whoever responsible should be really looking into it to find out exactly why they are down. Was it just sheer luck this year? Was 1980 a lucky year? It was for the Liberals; it might have been for the railways too; I do not know. A wet spring the year before is not, to my way of thinking, a sufficient answer. I would like to find out why we had that dramatic decrease. Mr. Green from the CTC said: well, maybe the railways tightened up. Well did they or did they not? If they did, why did they? Was it because CTC came in with a big club? I doubt it. Or was it because of the impact of the Mississauga accident that they all of a sudden decided that maybe they should take a look at their own equipment, and take a look at the speed limits their engineers are driving the trains. Whatever you do Charlie. Do you drive a train Charlie?

Mr. Turner: No you do not.

Mr. McDermid: No. What is the answer? Mr. Chairman, and through you to the Parliamentary Secretary or those responsible for rail traffic, I want to have a more definitive answer than that we had a wet spring the year before. I just do not think the answers we have been given today are good enough. If in fact you feel you cannot give those answers today, I think they owe to the committee and to the rail safety in general an answer; if you are doing something right, then for heaven's sake find out what it is and keep it up.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: In reply to Mr. McDermid's question, I think we should at this point ask the CTC to provide us with a written submission or reply to that, because it involves looking back into statistics and other data. I think it would be in order to commission Mr. Green to request that such data be furnished to this committee at a future date.

Mr. McDermid: Mr. Chairman that meets with my approval. It is no problem at all. I just felt that the answers we received today were not good ones. Can we turn briefly to GO transit so I can follow up on some of the conversations Mr. Drew and I had a year ago. A couple of suggestions were made a year ago in regard to co-operation with the Toronto and Area transit authority who, in the Ontario government in the GO Transit trains, and VIA Rail complaining that they did not have enough rolling stock in the summer and had excess stock in the winter. At that time I asked whether or not VIA Rail had chatted with GO Transit to examine a co-operative venture in those areas. At that time I believe, and Mr. Giroux may want to correct me on this, those conversations had not

[Translation]

Je vais ajouter quelque chose à ce qu'a dit mon collègue de St. Catharines au sujet de l'importante baisse du nombre d'accidents de chemins de fer et de déraillements. Il s'agit en effet d'une baisse très, très importante. Dire que cela s'explique par le printemps pluvieux que nous avons eu l'année précédente, ne me satisfait pas. Il me semble que si la baisse était si importante qu'on le dit, la CTC ou le ministère ou d'autres responsables devraient mener une enquête afin de savoir pourquoi il y a eu ce changement. Est-ce une question de bonne chance? L'année 1980 a-t-elle porté chance aux compagnies de chemins de fer comme elle l'a fait pour les Libéraux? Je ne sais pas, mais à mon avis, il ne convient pas de dire que nous avons eu un printemps très pluvieux l'année précédente. Je veux savoir exactement pourquoi il y a eu une baisse si marquée. M. Green, de la CTC a dit que les compagnies de chemins de fer auraient peut-être appliqué leurs règlements de façon plus stricte. L'ont-elles fait ou non? Si oui, pourquoi? Est-ce parce que la CTC les y a obligés? J'en doute fort. Ou alors est-ce suite à l'accident de Mississauga qu'elles se sont dit qu'elles devraient peut-être inspecter leur matériel et mener une enquête au sujet de la vitesse à laquelle les ingénieurs conduisent les trains. Je ne sais pas à vrai dire ce qu'on fait avec un train Charlie. Est-ce qu'on le conduit?

M. Turner: Non.

M. McDermid: Non? Alors, quelle est la réponse? Je voudrais que le Secrétaire parlementaire ou que les personnes responsables de la circulation sur les chemins de fer me donnent une réponse plus précise et plus complète. Dire que le printemps précédent a été très pluvieux ne me satisfait pas. Les réponses qui nous ont été fournies aujourd'hui ne sont pas suffisantes. Si vous ne pensez pas être en mesure de nous fournir les réponses aujourd'hui, je crois que vous devriez, par respect pour le comité, et pour les gens qui voyagent en chemin de fer, donner des explications. Si vous faites quelque chose correctement, alors, pour l'amour du Ciel, découvrez ce que c'est, et ne lâchez pas.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Pour ce qui est de la question de M. McDermid, je crois que nous devrions demander à la CTC de nous fournir une réponse ou une explication écrite, car les responsables devront examiner les statistiques et d'autres données. Je crois qu'il vaudrait mieux charger M. Green de demander qu'on fournisse ces renseignements au comité dès que possible.

M. McDermid: Je suis d'accord, monsieur le président. Je n'y vois aucun problème. Je voulais absolument expliquer mon mécontentement quant aux réponses fournies aujourd'hui. Je vais maintenant parler un peu du système GO Transit, dont j'ai discuté avec M. Drew, il y a un an. A cette époque, on avait parlé d'une entente entre les autorités du gouvernement ontarien responsable dans la région de Toronto pour les trains du système GO Transit, et la VIA Rail, qui se plaignaient de ne pas avoir assez de matériel ferroviaire pour satisfaire aux besoins l'été et pas n'avoir un surplus l'hiver. J'avais alors cherché à savoir si VIA Rail avait discuté avec les responsables de GO Transit de la possibilité de lancer une entreprise en coparticipation. M. Giroux me reprendra si j'ai tort, mais je

[Texte]

taken place, but a commitment was made that they would look into the possibility. Was that done?

• 1640

Second, I suggested that GO Transit, of course, is providing commuter traffic within the greater Toronto area, but in some areas VIA Rail holds the shoulder traffic such as out to my area, in Malton, Brampton, Georgetown, where we only have three or four trains a day. Now, anybody who wants to work after 5.30 is scuppered unless they take a VIA train at \$4 one way to go 25 or 30 miles. We suggested some co-operation with GO for people who had to catch the later train so that they would not be paying an exorbitant rate for commuting back and forth. In this manner they would be encouraging rail travel to take place. I want to know whether or not they have looked into that as well.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: On the first question, Mr. Chairman, I recall the discussion with Mr. McDermid. I indicated to him at that time that I was going to transmit, and I did, to VIA Rail, his suggestion and my understanding was that they would look into it. I did get some feedback, and I do not know to what extent, but the feedback was that the GO equipment was rather difficult to adapt to VIA's total train conciss type of equipment because it is equipment that is earmarked for cummuter-type operations, not for long distances in terms of its seating capabilities, washroom facilities—some may not have any—et cetera. The whole technical arrangement of the VIA equipment makes it extremely difficult, but given your comment we will find out just exactly how much discussion did take place. I have not heard recently that it was a strong possibility, so I suspect that it has not gone too far in terms of being a possibility.

With respect to the question of the fare and the discussions that might have taken place in that area, I will have to find that out for you just exactly where that stands.

Mr. McDermid: Okay, I appreciate that. My colleague, the hon. member from Mississauga South, today in the house raised a matter and I promised I would bring it to committee and that is regarding the charges that the CN is making of GO Transit for right of way for their use of commuter traffic within the greater Toronto area. I am not sure of the set-up that you have with GO Transit. Could you explain briefly what kind of charges you do levy on the Ontario government with regard to GO?

Mr. Giroux: We do not levy any charges on the Ontario government with respect to GO, Mr. Chairman. CN negotiates a contract with the GO Transit authority under which it runs the GO equipment and in that contract it has a number of charges, including the right of way, management charges and charges for the use of the employees. That contract is being negotiated with GO. I think it is subject to renewal in the very near future or it is in the process of being renegotiated, if my information is right. I do not have any details on the actual level of that contract, on the charges that are being levied.

[Traduction]

pense qu'à l'époque il n'y avait pas encore eu de discussions à ce sujet, mais il s'était engagé à examiner la possibilité. Cela a-t-il été fait?

J'avais également expliqué que GO Transit assure la navette entre le centre-ville et certaines banlieues de Toronto, tandis que la VIA Rail dessert d'autres communautés, comme Malton, Brampton et Georgetown, avec seulement 3 ou 4 trains par jour. Quelqu'un qui veut travailler après 17 h 30 n'a qu'une possibilité pour rentrer chez lui, et c'est de prendre un train de VIA Rail, dont le tarif est de \$4 pour le retour, et ce pour un trajet de 25 ou 30 milles. Nous avons alors proposé que VIA Rail s'entende avec les responsables de GO Transit pour éviter aux gens qui veulent rentrer chez eux plus tard d'avoir à payer ces prix exorbitants. Ce serait aussi une façon d'encourager les gens à prendre le train. Je ne sais pas s'ils ont sérieusement étudié cette possibilité.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Pour répondre à la première question, monsieur le président, je préciserai tout d'abord que je me souviens bien de la discussion que j'ai eue avec M. McDermid. Je lui avais alors dit que j'allais faire connaître sa proposition à Via Rail, ce que j'ai fait, et on m'avait fait savoir que les responsables examineraient cette possibilité. J'ai en fait reçu d'autres renseignements. On m'a dit que le matériel de Go Transit se prêtait mal à une adaptation au système des trains Via, parce qu'il avait été prévu pour une utilisation de type navette et non pas pour de longs trajets. Par exemple, il comptait moins de places assises et certains trains n'étaient pas dotés de toilettes, etc. Le matériel de Via ne s'y prêterait que très difficilement, mais nous allons tenir compte de votre demande et nous renseigner pour savoir ce qui a été décidé. D'après ce qu'on me dit, il n'y a pas de très fortes chances qu'une telle initiative de coparticipation se réalise.

Pour ce qui est de votre question au sujet des tarifs et des discussions qu'il y a peut-être eues à ce sujet, je vais me renseigner et je vous tiendrai au courant de la situation.

M. McDermid: Très bien, je vous remercie. Mon collègue, l'honorable député de Mississauga-Sud, a aujourd'hui soulevé une question à la Chambre et je lui ai promis d'en parler au comité. Il s'agit des redevances que Go Transit doit verser au CN pour l'utilisation qu'elle fait du réseau autour de la région du Grand-Toronto. Je ne sais pas quelles dispositions vous avez prises avec Go Transit. Pourriez-vous m'expliquer exactement comment fonctionne ce système de redevances imposées au gouvernement de l'Ontario pour le compte du GO?

M. Giroux: Monsieur le président, nous ne percevons aucune redevance du gouvernement de l'Ontario versée au titre du Go Transit. Le CN négocie un contrat avec les responsables de Go Transit. Ce contrat prévoit certains frais, dont le droit de passage, les frais administratifs et les frais correspondant à l'utilisation du matériel par les employés. Ce contrat est négocié avec Go. Si les renseignements dont je dispose sont exacts, ce contrat sera bientôt renouvelé ou est en train d'être renégocié. Mais je ne dispose pas de détails sur les sommes que

[Text]

This is totally within CN's own responsibility in dealings with the GO Transit Authority.

Mr. McDermid: So what you are saying is I should bring my question to the CN when they are here before the committee?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: It looks like we are going to have long hearings with CN.

Mr. McDermid: Yes, you said they are here on November 27.

The Chairman: No, December 9.

Mr. McDermid: Oh, good, I will be here, all right.

The Chairman: Via is November 27 Mr. McDermid. Final question, please.

• 1645

Mr. McDermid: It will not be a question; it will be a comment. I was very interested in the representation made by the hon. member from Cochrane but he really should not be too surprised that CN does not return his calls. We in the back benches have been referred to by the Prime Minister as nobodies and if we are referred to that way, why would you expect senior bureaucrats to call us on the phone. I cannot even get appointments with some of the ministers in the government. So do not feel too badly. You are not the only one that is suffering. Final comment Mr. Chairman.

The Chairman: The next questioner is Mr. Benjamin, 10 minutes.

Mr. Benjamin: In agreement with Mr. Penner, I have some equivalent horror stories. Maybe Mr. Bockstael or the officials of the department can tell us whether or not there is any second thoughts going on or review going on as to the present policy of the government. I have in my files a copy of a letter that a former Minister of Transport, Mr. Lang, sent to the board of directors and the officers of Canadian National in 1975 in which he directed them as a matter of policy to start making a profit. CN as a result established profit centres. Now any part of their operation that does not make money gets dumped and that is government policy. Canadian National has to operate within that framework and even if they wanted to—the present management of CN does not want to anyway—but even if they wanted to provide the kind of service that Mr. Penner is talking about, they cannot because it would be violating what is presently government policy. I hope Mr. Penner and his colleagues will do something about getting the government to have a second look at that.

The most right-wing private enterprise governments of 20 other countries in Western Europe, Australia, Japan, and whatnot threw out the concepts of user pay and profitability in transportation 30 or 40 years ago. They have a system of cross-subsidization; sections of a railway operation or an airline operation that make a profit subsidize areas where they do

[Translation]

la Go doit verser aux termes de ce contrat. Cela relève du CN qui négocie avec les autorités de Go Transit.

M. McDermid: Vous voulez dire par là que je devrais poser la question aux représentants du CN lorsqu'ils comparaitront devant le comité, n'est-ce pas?

M. Giroux: Oui, monsieur le président.

Le président: J'ai l'impression que les séances auxquelles comparaitront les représentants du CN seront fort longues.

M. McDermid: Oui. Avez-vous dit que cette rencontre était prévue pour le 27 novembre?

Le président: Non, pour le 9 décembre.

M. McDermid: Bon. J'y serai, vous pouvez compter là-dessus.

Le président: Monsieur McDermid, ce sont les représentants de la *Via* qui comparaitront le 27 novembre. Dernière question.

M. McDermid: Je ne veux pas poser une question, mais plutôt faire un commentaire. J'ai trouvé ce qu'a dit l'honorable député de Cochrane fort intéressant, mais je ne pense pas qu'il doive s'étonner que le CN ne le rappelle pas. Le premier ministre a déjà parlé de nous, les députés de l'arrière-ban, comme étant des nullités alors, il ne faut pas nous attendre à ce que des grands bureaucrates nous fassent l'honneur de nous appeler au téléphone. J'ai même du mal à obtenir des rendez-vous avec certains des ministres. Alors, ne vous sentez pas seul, nous souffrons tous comme vous. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Le suivant sur ma liste est M. Benjamin. Vous avez dix minutes.

M. Benjamin: J'appuie M. Penner, et je connais moi-même d'autres horribles histoires. M. Bockstael, ou des fonctionnaires du ministère, pourraient peut-être vous dire si oui ou non on est en train de remettre en question la politique gouvernementale actuellement en vigueur. Dans mes dossiers, j'ai une copie des lettres que l'ancien ministre des Transports, M. Lang, avait envoyées en 1975 aux administrateurs de la CN en leur recommandant, dans le cadre de leur politique, de commencer à réaliser des bénéfices. C'est pourquoi le CN a voulu déterminer dans quels centres il réalisait le plus de profit. Maintenant, si certaines lignes ne font pas suffisamment de bénéfices, elles sont abandonnées, et cela correspond bien à la politique du gouvernement. La Canadian National doit s'en tenir à cela et même s'il le voulait, de toute façon la direction actuelle de la CN ne veut rien faire, assurer le genre de service mentionné par M. Penner, elle ne le pourrait pas, puisque cela irait à l'encontre d'une politique gouvernementale. J'espère que M. Penner et ses collègues réussiront à obtenir du gouvernement qu'il examine à nouveau sa politique.

Les gouvernements les plus adroits et les plus axés sur l'entreprise privée de 20 autres pays de l'Europe de l'Ouest, l'Australie, le Japon et d'autres encore, ont abandonné ces idées de rentabilisation des transports par le paiement des usagers il y a déjà 30 ou 40 ans. Ces gouvernements ont adopté un système de subvention aux termes duquel les secteurs de

[Texte]

not make a profit so that they can apply equalized service to people no matter where they live. In Canada, our transportation policy discriminates against people and goods because of where they happen to live or be located. It does not take into account that, because of our geography, our climate and where people are located and where we have to have services, they will never make money, whether they are public or private. It is impossible for them to make a profit.

One department of government, DREE, gave a grant to a pottery plant in Chapleau, and so did the Province of Ontario, to increase their production, expand the plant. What happened? Canadian Pacific is allowed to remove a dayliner express service. It used to cost \$23 to ship 300 pounds of pottery from Chapleau to Toronto; it now costs \$53 and it takes seven days instead of three, with an interline service—the railroads said they would ensure an alternate service would be provided. So that is what has happened to it. Here you have two different government departments working at cross purposes. A gallon of maple syrup, Montreal to Chapleau, \$30.00—10 pounds of maple syrup. If you were going to ship an automobile it would be \$6,000. That is incredible, but those kinds of things happen for isolated and thinly populated areas. Then, if nobody uses the service, they can abandon it and it is a logical and probable result of what the present policy is. Profitability and service are incompatible in transportation. It never has worked; it never will work, and until there is some fundamental change in government policy, the kinds of things Mr. Penner has illustrated, what I have illustrated and what every member of Parliament can illustrate in his own area will continue. Now that I have made my little speech, Mr. Chairman, I have three quick questions here.

The Chairman: As I said to Mr. Penner, Mr. Benjamin, it is your time.

Mr. Benjamin: This is not some socialist ideology or dogma. This is what should be in place in transportation; it should be treated as a public utility. Profitability as a motive or private enterprise has no place in it. If it was logical to do that, you would do the same thing with the sewer and water system; charge pedestrians two bits a block for walking. That is how logical the present transportation policy is and it has nothing to do with political ideology; it has only to do with stupidity from the 1890s.

• 1650

Mr. Chairman, I will ask three quick questions. Mr. Bockstael or his officials may not have the information available, but I will be quite happy to get it later. Then I have a fourth question that will take a couple or three minutes.

[Traduction]

chemins de fer ou de compagnies aériennes qui réalisent des profits subventionnent ceux qui n'en font pas. Ainsi, ils assurent les mêmes services à tous leurs citoyens, où qu'ils soient. Au Canada, notre politique des transports est discriminatoire parce qu'elle tient compte de l'endroit où vivent les gens ou de l'endroit où sont situés les biens à transporter. Elle ne tient pas compte du fait que, en raison de notre géographie, de notre climat et de la situation de la population, les compagnies de transport ne pourront jamais réaliser de bénéfices, qu'elles soient publiques ou privées. Il leur est impossible de réaliser des profits.

Le ministère de l'Expansion économique régionale et la province de l'Ontario ont accordé des subventions à une fabrique de poteries à Chapleau afin que celle-ci puisse accroître sa production et agrandir ses installations. Qu'est-il arrivé? Eh bien, le Canadien Pacifique a eu la permission de supprimer un service express quotidien. Auparavant, cela coûtait à l'entreprise \$23 pour expédier 300 livres de poteries de Chapleau à Toronto; maintenant, le trajet prend sept jours au lieu de trois, et ce service coûte \$53. La compagnie de chemin de fer avait promis qu'elle fournirait un service de remplacement, mais regardez ce qui s'est passé. Voilà l'exemple de deux ministères fédéraux qui œuvraient l'une contre l'autre. Envoyer 1 gallon, soit 10 livres de sirop d'érable de Montréal à Chapleau coûte \$30. Pour expédier une voiture, il faudrait payer \$6,000. C'est incroyable, mais c'est ce qui arrive dans les petites localités isolées. Ensuite, si personne n'utilise le service, ils peuvent l'abandonner et c'est vraisemblablement ce qui va se produire compte tenu de la politique actuelle. Dans le domaine des transports, la qualité du service et la rentabilité sont incompatibles. Les choses n'ont jamais fonctionné ainsi, et ça ne donnera jamais rien. Aussi, jusqu'à ce que la politique gouvernementale soit modifiée, les choses dont a parlé monsieur Penner, dont j'ai moi-même parlé, et dont tous les députés au Parlement pourraient donner des exemples, continueront de se produire. J'ai terminé mon petit discours, monsieur le président, et je vais maintenant poser trois petites questions.

Le président: Comme je l'ai dit à monsieur Penner, vous pouvez, monsieur Benjamin, faire ce que vous voulez du temps qui vous est alloué.

M. Benjamin: Ce que je viens de dire ne correspond pas à une idéologie socialiste. C'est tout simplement comme cela que les choses devraient se passer dans le domaine des transports, que l'on devrait considérer comme étant un service public. La rentabilité, en tant que mesure d'incitation, n'a rien à y voir. Si ce genre de principe pouvait s'y appliquer, on pourrait faire la même chose avec le système d'égouts et d'adduction des eaux. On pourrait aussi demander aux piétons de payer 2c. par 100 mètres de trottoir parcourus. Voilà la logique de l'actuelle politique des transports. Elle n'a rien à voir avec l'idéologie politique, seulement avec la stupidité démontrée depuis 1890.

Monsieur le président, je vais poser trois brèves questions. Il se peut que monsieur Bockstael ou ses fonctionnaires n'aient pas les renseignements avec eux, mais j'accepte volontiers de les recevoir plus tard. J'aurai ensuite une quatrième question qui prendra quelques minutes.

[Text]

The Chairman: You have five left.

Mr. Benjamin: Edmonton international airport requires eight minutes for emergency personnel to respond to an accident at the furthest extremities. The International Civil Aeronautics Organization and Transport Canada's guidelines call for a three-minute response time. How soon will the emergency service at Edmonton international be up to that standard?

Next question, airport emergency services: Somewhere between \$43 million and \$76 million was to be spent for the purchase of new firefighting equipment. What amount, if any, is included in the main and supplementary estimates for 1980-81 for that?

Fire crews are to be introduced at some of our international airports, including Edmonton which will lose seven firefighters. Since the International Federation of Air Line Pilots Association has threatened to blacklist some, if not all, of Canada's international airports, is this cutback still going to take place or is the department reviewing that policy?

Next question: Airports such as North Battleford and Red Lake are to be contracted out by April 1, 1981. Does this not raise the cost to the user since, obviously, the contracts will have to include provision for making a profit? How widespread is this to become? The federal government has undertaken a local commercial airport study. What is the progress of that study and when will its findings be out and released?

Those are my quickies, Mr. Chairman.

The Chairman: You raised four, not three, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: That is true; that is true, but I did them quickly, did I not?

The Chairman: Yes. For you, very quickly.

Mr. Benjamin: Yes. The Auditor General said—and I raised this with the CTC the other day and I would like to bring it to the attention of Mr. Bockstael and the officials—our studies indicate that CTC did not have adequate procedures in place to ensure that there was proper verification of the actual loss claimed by the railway company. That is in the matter of subsidies.

In the case of our transcontinental service, for example, the cost to operate was \$175 million. Over half of it had nothing to do with operating costs. It had to do with maintenance of track, superintendents, general administration, overhead, depreciation and cost of capital. Now, I would like to know, first of all, precisely what investment in passenger service have the railroads made—I am talking about CN and CP, not VIA—that entitles them to include \$8.9 million in the cost of capital in their costs for subsidy purposes.

Their newest equipment is 25 years old. Some of it dates back to 1927. Since they have not invested anything in that service for at least 25 years and since they have been relieved of their losses and relieved of the responsibility to provide passenger train service, why do we continue to pay them the cost of capital in their applications for subsidies? Are we not

[Translation]

Le président: Il vous en reste cinq.

M. Benjamin: A l'aéroport international d'Edmonton, il faut huit minutes au personnel d'urgence pour se rendre jusqu'à l'une ou l'autre extrémité. Les directives de l'organisation de l'aviation civile internationale et du ministère des Transports du Canada prévoient un temps de réponse de trois minutes. Quand le service d'urgence à l'aéroport d'Edmonton atteindra-t-il cette norme?

Deuxièmement, service d'urgence à l'aéroport. Entre 43 et 76 millions de dollars devaient être consacrés à l'achat de nouvel équipement de lutte contre les incendies. Quel montant, s'il y a lieu, est inscrit dans le budget des dépenses et le budget supplémentaire de 1980-1981 à cet égard?

Le personnel du service d'incendie sera réduit dans certains aéroports, y compris à Edmonton, qui perdra 7 pompiers. Étant donné que la Fédération internationale des associations de pilotes a menacé de boycotter certains aéroports internationaux du Canada, si ce n'est tous, cette réduction sera-t-elle toujours appliquée ou le ministère revise-t-il sa politique?

Troisièmement, l'exploitation d'aéroports comme celui de North Battleford et de la Red Lake doit être transférée sous contrat le 1^{er} avril 1981. Le coût pour l'utilisateur ne sera-t-il pas augmenté puisque bien entendu ces contrats vont prévoir la réalisation de profits? Est-ce que cela se répandra ailleurs? Le gouvernement fédéral a entrepris une étude sur les aérodromes commerciaux locaux. Où en est rendue cette étude et quand ces résultats seront-ils publiés?

Ce sont là mes brèves questions, monsieur le président.

Le président: Vous en avez posé quatre, et non trois, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est vrai, mais je suis allé vite n'est-ce pas?

Le président: Oui. Pour vous, c'est vite.

M. Benjamin: Oui. Le vérificateur général a déclaré... et j'ai posé la question à la CCT l'autre jour et je vais l'adresser à M. Bockstael et ses fonctionnaires, que nos études démontrent que la CCT ne dispose pas de procédure permettant d'assurer une vérification appropriée des pertes réelles réclamées par la Société de chemins de fer. Il s'agit des subventions.

Par exemple, le coût d'exploitation du service transcontinental s'élevait à 175 millions de dollars. Plus de la moitié de ce montant n'avait rien à voir avec les frais d'exploitation. Il portait plutôt sur l'entretien des voies, les surveillants, l'administration générale, les dépenses indirectes, la dépréciation et le loyer de l'argent. Je voudrais bien savoir, tout d'abord, quels montants ont investi les Sociétés de chemin de fer dans les services-voyageurs, je parle du CN et du CP, et non pas de VIA, qui les autorisent à inclure 8.9 millions de dollars dans leurs frais aux fins de la subvention.

L'équipement le plus récent dont ils disposent remonte à 25 ans, parfois même à 1927. Étant donné qu'elles n'ont rien investi dans ce service au cours des 25 dernières années et qu'on leur a enlevé la responsabilité d'offrir un service-voyageurs, pourquoi continuons-nous à défrayer le coût de leurs investissements? Ne payons-nous pas les dépenses indirectes

[Texte]

paying the overhead twice, once to VIA and then once again to the railways in their subsidy applications?

How much of that subsidy is going to go into a phony incentive fund, where the railways can claim up to 10 per cent of passenger revenue if they operate a 35-mile an hour schedule only 60 per cent of the time?

I just think that VIA Rail and the Government of Canada are being had. The Auditor General is very worried about it. What action is the ministry taking on it and CTC?

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: You did very well, Mr. Benjamin. Now, Mr. Bockstael has one minute to answer.

Mr. Benjamin: No, give him three to four; give him four or five.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Mr. Giroux and the people from his department should answer the last question first, the one about the Auditor General and the control of subsidy to the railroads.

The Chairman: Mr. Giroux.

• 1655

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, in answer to the last question, in the arrangements that both CN and CP have with VIA and in their charges to VIA, they do have investments involved. The maintenance of the right of way is an investment. They do have a number of stations that VIA is currently utilizing for which they have charges, and various other capital facilities, but these are the two major one which involve the cost of capital.

With respect to the question of the equipment, the equipment was purchased by VIA at net book value and as this net book value gradually goes down to zero there will not be any charges against that.

Mr. Benjamin: They should get it for nothing.

Mr. Giroux: Pardon?

Mr. Benjamin: They should have gotten it for nothing.

Mr. Giroux: Well, yes. There is still some of that equipment, on the books though, in terms of the actual level of subsidies that they were getting before they were transferred to VIA. As audited by the CTC, there was a net book value and that was the understanding that was given in terms of the actual transfer of the assets.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: On the other questions that Mr. Benjamin asked, we may not have all of the information but I think that Mr. St. John may be able to answer at least the ones about emergency services at airports.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: Mr. Chairman, I think the first question related to the location of the firehall at Edmonton international airport. It has been known for some time that the response

[Traduction]

deux fois, une fois à VIA et encore une fois aux sociétés de chemin de fer sous forme de subventions?

Quelle proportion de cette subvention sera versée dans un fonds fantôme grâce auquel les sociétés peuvent réclamer jusqu'à 10 p. 100 des recettes pourvu qu'elles assurent un service à 35 milles à l'heure pendant seulement 60 p. 100 du temps?

Je crois bien que VIA rail et le gouvernement du Canada se font escroquer. Le vérificateur général en était fort préoccupé. Quelles mesures prennent le ministère et la CCT à cet égard?

C'est tout monsieur le président.

Le président: Vous vous en êtes très bien tiré monsieur Benjamin. M. Bockstael a maintenant une minute pour répondre.

M. Benjamin: Non, accordez-lui en trois ou quatre, quatre ou cinq.

M. Bockstael: Monsieur le président, M. Giroux et ses fonctionnaires devraient répondre à la question portant sur le vérificateur général et la vérification des subventions aux sociétés.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Oui, monsieur le président, à cet égard, les dispositions prises par le CN, le CP et VIA, et les frais imposés à VIA, comportent certains investissements. L'entretien de l'emprise est un investissement. Elles exploitent un certain nombre de gares dont se sert actuellement VIA et qui exigent certains coûts, et d'autres installations, mais ce sont les deux principales qui nécessitent des investissements.

Pour ce qui est de l'équipement, ce dernier a été acheté par VIA selon la valeur comptable nette. Vu que cette dernière passe progressivement à zéro, aucun frais ne s'y rapportera.

M. Benjamin: Cela n'aurait rien dû lui coûter.

M. Giroux: Pardon?

M. Benjamin: Ils auraient dû l'obtenir gratuitement.

M. Giroux: Oui. Toutefois, une partie de cet équipement est toujours inscrite en fonction du niveau de subvention qui s'y appliquait avant qu'ils ne soient transférés à VIA. Selon la vérification comptable de la CCT, il existait une valeur comptable nette dont on a tenu compte au moment du transfert des avoirs.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Il se peut que nous ne disposions pas de tous les renseignements pour répondre aux autres questions de M. Benjamin, mais je crois que M. St. John pourra au moins répondre à celle concernant les services d'urgence dans les aéroports.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: Monsieur le président, la première question portait sur l'emplacement de la caserne de pompiers à l'aéroport international d'Edmonton. On sait depuis quelque temps

[Text]

of rescue equipment from that firehall to the far extremities of the airport, does not quite meet ICAO standards. We have therefore taken the step of positioning a fire truck at the intersection of the main runways so that all extremities of the airport can be reached within the required ICAO standard of three minutes.

I think the next question related to the cutback of firefighters at some airports.

Mr. Benjamin: Yes, that and the purchase of new firefighting equipment.

Mr. St. John: Mr. Chairman, with respect to the cutback of firefighters, Transport Canada and the air administration have just reviewed the complete resource allocation of firefighters at all Transport Canada airports across the country to ensure that we meet the ICAO standards. It turns out that we do, and, in most cases, we exceed the standard. In some locations we exceed the standard by so much that some of these resources need to be reallocated. These will be reallocated to other airports in Canada to improve the service at those airports.

In our 1980-81 program, we have an item of \$3.2 million for the bulk procurement of foam trucks. These foam trucks permit the use of one man rather than two in the turret because they have a turret-operated aqueous foam dispensing system and this permits, even further, the realignment of our resources to ensure that they are even and that they are indeed meeting ICAO standards across the country.

The Chairman: How many will that buy, Mr. St. John?

Mr. St. John: I am sure it is somewhere in this book, Mr. Chairman. I think it is 28, but I am not certain.

The Chairman: Twenty-eight.

Mr. St. John: There are in excess of \$1 million each.

Mr. McDermid: Is that one an airport?

Mr. St. John: I am sorry!

Mr. McDermid: Is that one an airport?

Mr. St. John: Mr. Chairman, it would depend on the traffic level at the airport and the type of aircraft that are using the airport. For example, at Toronto international you may have two or three, whereas at a small airport, which has only a 737 operation, you might have one.

Mr. McDermid: Okay, thank you.

Mr. St. John: Does that answer all the questions?

The Chairman: May I just interject here for a moment, not to criticize, but I think Mr. St. John probably made a slip of the tongue with regard to his figures on the foam trucks. I think \$3.2 million, you said, was the allotted amount.

Mr. St. John: Yes, I did.

The Chairman: Abd you said the vehicles cost over \$1 million a piece.

Mr. St. John: Oh, I am sorry: \$100,000.

The Chairman: Thank you. Just to set the record straight, Mr. St. John.

[Translation]

que le temps nécessaire pour déplacer l'équipement de sauvetage de cette caserne jusqu'aux extrémités de l'aéroport ne répond pas aux normes de l'OACI. Nous avons donc décidé de placer un camion à l'intersection des pistes principales afin que l'on puisse atteindre toutes les extrémités de l'aéroport dans les trois minutes requises par l'OACI.

L'autre question portait sur la réduction du nombre de pompiers dans certains aéroports.

M. Benjamin: Oui, et des achats de nouveaux équipements.

M. St. John: Monsieur le président, pour ce qui est de la réduction du nombre de pompiers, le ministère des Transports et l'administration aérienne viennent d'examiner la répartition des pompiers entre tous les aéroports du ministère pour s'assurer qu'elle répond aux normes de l'OACI. Il se trouve que nous atteignons toujours cette norme, et parfois nous la dépassons. A certains endroits, nous la dépassons tellement qu'il faut redéployer les ressources. Elles seront donc déplacées dans d'autres aéroports du Canada pour y améliorer les services.

Notre programme de 1980-1981 prévoit un poste de 3,2 millions de dollars pour l'acquisition de camions-mousse. Un seul homme occupe la tourelle de ces camions plutôt que deux car il peut y actionner un système d'arrosage. Ceci nous permettra également de redéployer nos ressources pour en assurer l'équilibre et nous conformer aux normes de l'OACI partout dans le pays.

Le président: Combien pourriez-vous en acheter monsieur St. John?

M. St. John: Je suis sûr que c'est quelque part ici dedans, monsieur le président. Je crois que c'est 28, mais je n'en suis pas sûr.

Le président: Vingt-huit.

M. St. John: Ils coûtent plus de 1 million de dollars chacun.

M. McDermid: Pour un aéroport?

M. St. John: Pardon?

M. McDermid: C'est pour un seul aéroport?

M. St. John: Monsieur le président, cela dépend de l'importance du trafic et du genre d'avions que reçoit l'aéroport. Par exemple, il peut y en avoir deux ou trois à l'aéroport international de Toronto, alors qu'il peut n'y en avoir qu'un dans un aéroport plus petit où il n'y a qu'un seul 737.

M. McDermid: Merci.

M. St. John: Ai-je répondu à toutes les questions?

Le président: Permettez-moi de vous interrompre parce que je pense que M. St. John a fait un lapsus au sujet des camions. Vous avez dit que le montant total était de 3,2 millions de dollars.

M. St. John: En effet.

Le président: Et vous avez ajouté que ces véhicules coûtaient 1 million de dollars chacun.

M. St. John: Oh, pardon, c'est \$100,000.

Le président: Merci. Une simple correction, monsieur St. John.

[Texte]

Mr. St. John: At \$1 million, they would be solid gold.

The Chairman: Are there other answer for Mr. Benjamin?

• 1700

Mr. Benjamin: The policy of contracting out these little airports and the two examples I have in mind are North Battleford and Red Lake. Is that to continue? Will that not raise the costs because they will have to include a profit in their contracts?

Mr. St. John: Mr. Chairman, I was not aware that the operation of Red Lake was going to be contracted out. I know that in some cases, in other regions of Canada, we have examined the relative costs of contracting out and it turns out to be very beneficial to do so. If you wish, I could have these two particular airports examined and report back to you.

The Chairman: That would be fine.

Mr. St. John: That is Red Lake and North Battleford.

The Chairman: Thank you Mr. St. John. Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, there was also that study that the department was doing. How is that proceeding and when will we get it?

Mr. St. John: If you recall, Mr. Chairman, that was referred to this morning, and I reported that that study is just about complete and recommendations will be made to our minister very, very shortly.

The Chairman: Now, I have three more questioners on the second round: Mr. Turner, Mr. Reid and Mr. Domm. If members want to wind up this session by 5.30 p.m., that means 10 minutes a piece. So, if that is the case, I will be using the gavel, but I am in the hands of the committee. I am not here to tell you what to do; I am simply here to keep order and to protect the rights and privileges of members.

Mr. McDermid: Carry on, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner, 10 minutes.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Bockstael, did CNR, just a short while ago, try to cut off the whole CNR express operation across Canada and lay off 5,600 employees?

Mr. Bockstael: I do not have any information to that effect, Mr. Turner.

Mr. Turner: Well, I would suggest . . .

Mr. Bockstael: It comes out of today's discussion that if they had attempted to do that, they would definitely have had to make application to the CTC at public hearings to suspend an operation which is mandated by their authority to serve the nation and no such an application was ever brought forward.

Mr. Turner: Well, did they talk to someone in the Department of Transport about it?

Mr. Bockstael: I could not answer that question. I am not aware of that kind of . . .

Mr. Turner: Could you tell me, Mr. Bockstael, Mr. Chairman, what happened to the less-than-carload-lot program for

[Traduction]

M. St. John: S'ils coûtaient 1 million de dollars, ils pourraient être en or massif.

Le président: A-t-on répondu à toutes les questions de M. Benjamin?

M. Benjamin: Vous avez parlé de la politique des impatiations des petits aéroports, donc vous pouvez inclure ceux de North Battleford et de Red Lake. Doivent-elles être maintenues? Une augmentation des coûts n'en résulterait-il pas étant donné que les contrats prévoieraient la réalisation de profits?

M. St. John: Monsieur le président, je n'étais pas au courant de l'impartition des services de Red Lake. Je sais que dans d'autres régions du Canada, nous avons évalué les coûts de l'impartition et les avons trouvés avantageux. Si vous voulez, je pourrais demander qu'on étudie ces deux aéroports en particulier et vous en faire rapport.

Le président: Fort bien.

M. St. John: Il s'agit de Red Lake et de North Battleford.

Le président: Merci, monsieur St. John. Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai aussi posé une question au sujet de l'étude menée par le ministère. Où est-elle rendue et quand en aurons-nous les résultats?

M. St. John: Vous vous souviendrez, monsieur le président, qu'on y a fait allusion ce matin et j'ai signalé que l'étude était presque terminée et que des recommandations seraient faites très bientôt à notre ministère.

Le président: J'ai trois autres intervenants au deuxième tour: M. Turner, M. Reid et M. Domm. Si vous voulez en finir à 17 h 30, il faudra accorder dix minutes à chacun. Je devrai alors faire cette règle, mais ce sera au comité de décider. Je ne suis pas ici pour vous dire quoi faire, je suis simplement chargé de maintenir l'ordre et de protéger les droits et privilèges de tous les membres.

M. McDermid: Continuez monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner, dix minutes.

M. Turner: Monsieur le président, le CNR n'a-t-il pas récemment tenté de supprimer tous ses services de messageries au Canada et de mettre à pied 5,600 employés?

M. Bockstael: Pour autant que je sache, non, monsieur Turner.

M. Turner: Eh bien, je dirais que . . .

M. Bockstael: D'après ce qu'on a dit aujourd'hui, s'ils avaient voulu le faire, ils auraient été tenus de faire une demande à la CCT en audiences publiques pour supprimer le service qu'elle doit offrir conformément à son mandat et aucune demande de ce genre n'a encore été présentée.

M. Turner: En ont-ils parlé à quelqu'un du ministère des Transports?

M. Bockstael: Je ne puis répondre, car je ne suis pas au courant de . . .

M. Turner: Pourriez-vous me dire, monsieur Bockstael où en est le programme de chargements incomplets pour la manuten-

[Text]

the handling and shipping of express? They had it for many, many years. What happened to that program?

Mr. Bockstael: I will defer to Mr. Giroux if he can tell us about the less-than-carload-lots.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Turner: That was the savior of the CNR and the CPR and now it has gone out the window, too.

Mr. Giroux: My understanding, Mr. Turner, is that the impact of the recent CN express decision is that they will, in fact, concentrate on the less-than-carload-lot area of their operations and phase themselves out through, as I indicated previously, arrangements with local truckers to interlining through other means of the small package business. This is really their Rapidex business which is a business where there is already, across Canada, quite a lot of competition, and they are doing very poorly in it in terms of their ability to compete but they will definitely concentrate on the less-than-car load aspect of their work and of their current activities and to maximize their efficiencies in that in order to be able to reduce their deficit.

The Chairman: Can we hear Mr. Turner's first question as to whether or not CN express did approach anybody in the Department of Transport with the possibility of ceasing CN express operations altogether?

Mr. Giroux: The possibility of ceasing CN express operations is one area that definitely was a possibility in terms of trying to resolve the deficit question. However it is one that would not be able to be undertaken because, under the Railway Act, it would require extensive CTC hearings because it would, in fact, come under the category of a withdrawal of services. Therefore, this option is not being pursued. The option that is now being pursued is more of a rationalization of operations and administrative rearrangement, to get out of the small package express business.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Well, both railways and post office had all the small package business for years and years. By running the trains late, doing this and doing that, they lost all of it. Is it not true that each station, both the CNR and CPR, had agents and these men were PR men. They lived in the community. They had a constant dialogue with the shippers of their community. They belonged to the various clubs. They went out day and night, working 20 hours a day, trying to get business for the railways. Then all these people were eliminated and the CNR started carload-lot centres. These were setup and they used four or five sales slips; and now they expect to carry on a business, it is too late, it is gone.

The Chairman: I think you are on a good line of questioning, Mr. Turner, but it seems to me that those questions would be more appropriately addressed to CN officials when they are before the committee. I do not think we can reasonably expect the officials of the department to have the answers to that kind of detailed question on the operation of CN itself. So, if I may, I would suggest that we hold that kind of technical or adminis-

[Translation]

tion et l'expédition des messageries? Ce programme existait depuis des années, qu'en est-il advenu?

M. Bockstael: Je vais demander à M. Giroux de nous parler des chargements incomplets.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Turner: C'est ce qui a sauvé le CN et le CP et maintenant il a été abandonné comme le reste.

M. Giroux: Si je comprends bien la dernière décision du CN à l'égard des messageries, monsieur Turner, il va concentrer ses efforts sur les chargements incomplets et va abandonner progressivement ce service grâce à des arrangements avec les camionneurs régionaux. Il s'agit en fait du service Rapidex pour lequel il existe déjà une forte concurrence au Canada et qui lui nuit beaucoup. Toutefois, le CN se concentrera certainement sur les chargements incomplets de son service actuel et tentera d'y porter au maximum son efficacité afin de pouvoir réduire son déficit.

Le président: Peut-on répondre à la première question de M. Turner et nous dire si des gens du CN ont communiqué avec un fonctionnaire du ministère des Transports au sujet de l'abandon total du service des messageries au CN?

M. Giroux: C'est certainement une possibilité que l'on a envisagée en vue de combler le déficit. Toutefois, elle ne pourrait être réalisée en vertu de la Loi sur les chemins de fer, et la CCT devrait tenir de nombreuses audiences car il s'agirait en fait d'un retrait de service. Cette option a donc été abandonnée. On envisage plutôt une rationalisation des opérations et une réorganisation de l'administration afin d'abandonner le service de messageries des colis.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Les sociétés de chemins de fer et le ministère des Postes étaient les seuls à offrir ce service pendant des années. A cause des retards, de ceci, de cela, ils ont perdu leur clientèle. N'est-il pas vrai que le CN et le CP avaient des agents dans chaque gare qui étaient en fait des experts en relations publiques? Ils habitaient dans la localité et maintenaient de nombreux contacts avec les expéditeurs régionaux. Ils étaient membres de différents clubs. Ils s'affairaient 20 heures par jour pour trouver des clients aux sociétés de chemins de fer. Tous ces postes ont ensuite été éliminés et le CN a créé des centres de chargement. Ils comptent gérer comme cela leurs affaires, mais il est trop tard, les clients sont partis.

Le président: Vos questions sont fort intéressantes, monsieur Turner, mais il me semble qu'il y aurait plutôt lieu de les adresser aux fonctionnaires du CN lorsqu'ils comparaitront devant le comité. Je ne crois pas que l'on puisse s'attendre à ce que des fonctionnaires du ministère puissent répondre à des questions aussi détaillées sur le CN lui-même. Donc, si vous me le permettez, je propose que nous attendions d'entendre les

[Texte]

trative question on the operations of CN until the CN officials are here.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I would suggest that the officials of Transport look into these things because they happen. They think of these ideas and then all of a sudden they happen and nobody knows anything about them.

Are you aware, sir, that on November 17 the attorney general, Roy McMurtry, addressed an international conference in Toronto with 1,000 delegates. Who set up this conference? Was it the federal Department of Transport?

Mr. Bockstael: No.

Mr. Turner: Did the Department of Transport, CNR, CTC, CPR, have delegates or observers at this conference which was held on Monday? If not, why not?

The Chairman: Mr. Kroeger. November 17 was the date. What was the name of the conference, Mr. Turner?

Mr. Turner: It was an international conference in Toronto on November 17, and it was said the new legislation would put the entire issue of emergency preparedness on a firm legal footing. It must have been a conference because there were 1,000 delegates. Surely your department or CPR or CTC would have somebody there.

The Chairman: Mr. Gaudreau.

Mr. Gaudreau: Mr. Chairman, our director, Mr. Ellison, was there yesterday. The conference is Emergency Preparedness 1980. It was put on by the Province of Ontario, jointly with the Halton-Peel police department who were the major interventionists in the Mississauga incident.

An hon. Member: Peel regional police.

Mr. Gaudreau: Peel regional police, right.

Mr. Turner: Was this the first conference of this type held in Canada?

Mr. Gaudreau: Insofar as I know it is.

Mr. Turner: Mr. McMurtry, I understand, hinted that new law would give government and municipalities explicit authority to plan for emergencies and would spell out procedures for the declaration of emergencies and also take out the idea of response plans in case of accident.

We were told by the minister and also by the CTC officials that there is a bureau here you can call 24 hours a day. Why would the Province of Ontario have to move in and do the job which we are supposed to do?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: My understanding is that the Ontario government initiated a law in Ontario pursuant to our Bill C-18 and it is to carry out the conclusions of Bill C-18. It is part of the ongoing negotiations between the federal and the provincial governments on the jurisdictional questions that will be involved when the implementation comes into force.

Mr. Turner: Well Mr. McMurtry also stated, so the article states, that there have been several derailments since the Mississauga explosion and fire a year ago that 27 per cent of all rail cars owned by CN and CP were found to be defective and could have caused serious accidents, that 34 per cent of

[Traduction]

fonctionnaires du CN pour poser des questions d'ordre technique ou administratif.

M. Turner: Monsieur le président, les fonctionnaires des Transports devraient se pencher sur ces questions car c'est ce qui se produit. Quelqu'un a tout d'un coup une idée, on l'applique, et personne n'en sait rien.

Savez-vous que le 17 novembre dernier le procureur général, Roy McMurtry, a prononcé un discours à une conférence internationale de 1,000 délégués tenue à Toronto. Qui a organisé cette conférence? Le ministère fédéral des Transports?

M. Bockstael: Non.

M. Turner: Le ministère des transports, le CN, la CCT, le CP ont-ils envoyé des délégués ou des observateurs à cette conférence qui a eu lieu lundi? Sinon, pourquoi?

Le président: Monsieur Kroeger. C'était le 17 novembre. Comment s'appelait cette conférence monsieur Turner?

M. Turner: Il s'agissait d'une conférence internationale où l'on a dit que les nouvelles lois renforceraient toutes ces mesures d'urgence. Il devait s'agir d'une conférence car 1,000 délégués s'y trouvaient. C'est sûr que le dit ministère, le CP ou la CCT auraient dû y envoyer quelqu'un.

Le président: Monsieur Gaudreau.

M. Gaudreau: Monsieur le président, notre directeur, M. Ellison, y était hier. La conférence s'appelait Mesures d'urgence 1980. Elle a été organisée par la province de l'Ontario en collaboration avec le bureau de police de Halton-Peel, les principaux intervenants lors de l'incident de Mississauga.

Une voix: La police régionale de Peel.

M. Gaudreau: En effet.

M. Turner: Était-ce la première conférence du genre tenue au Canada?

M. Gaudreau: Pour autant que je sache, oui.

M. Turner: Je crois que M. McMurtry a laissé entendre que la nouvelle loi donnerait au gouvernement et aux municipalités le pouvoir explicite de planifier les mesures d'urgence, énoncerait des procédures quant à la déclaration d'une situation d'urgence et porterait également sur les plans d'intervention en cas d'accident.

Le ministre et des fonctionnaires de la CCT nous ont dit qu'il y avait un bureau qu'on pouvait appeler 24 heures par jour. Pourquoi la province de l'Ontario doit-elle s'occuper d'une tâche qui nous revient?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Je crois que le gouvernement de l'Ontario a présenté en Ontario une loi conformément aux conclusions du Bill C-18. Cela fait partie des négociations entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sur les questions de juridiction qui entreront en ligne de compte lorsque ce projet de loi sera appliqué.

M. Turner: Monsieur McMurtry a également déclaré, du moins c'est ce que dit l'article, qu'il y a eu plusieurs déraillements depuis l'explosion et l'incendie de Mississauga il y a un an. Il a ajouté que 27 p 100 des wagons du CN et du CP étaient défectueux et auraient pu causer de graves accidents, et

[Text]

the cars coming out of repair yards were also defective. Where did he get these figures from?

Mr. Bockstael: He must have read your report.

Mr. Turner: All right, now who was allowing these defective cars out on the rails, the CTC, the Department of Transport or the railways? If they are defective, why do we not do something about it?

Mr. Bockstael: I would like to call on Mr. Green—through you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Green.

• 1710

Mr. Green: The figures that Mr. McMurtry seems to be quoting are figures that were given at the Grange commission hearing by our chairman and I think there is a little misinterpretation when he speaks of 27 per cent defective cars; that is not so, it is that 27 per cent of the cars had defects on them, but these are not defects that would have caused derailment, these would have been problems with safety appliances, things like this. This was misconstrued in the press at the time of the Grange commission and apparently it is perpetuated.

The Chairman: To keep the record straight, I assume that when Mr. Green referred to "our chairman" he was referring to the chairman of the Canadian Transport Commission.

Mr. Green: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Turner: We introduced Bill C-18, but now we find out, as Mr. Benjamin and I pointed out, that the bill was not tough enough; there were loopholes. Now a provincial government...

The Chairman: This is your final question Mr. Turner.

Mr. Turner: ... has introduced another new law, the Dangerous Goods Transportation Bill of 1980, it was stated by the Attorney General that we need this new law in addition to C-18. That is exactly what Mr. Benjamin and I said and we were not listened to. He is a former railroader; I am a former railroader, I think he and I know a little bit about it, but nobody would listen. Now we have to have another government go through a long process of committee hearings and things like this to introduce another bill to plug the very loopholes that we talked about. This is unbelievable.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, Bill C-18 was designed as an umbrella law to apply across the nation and each province had to concur in it and had the privilege of supplementing it or taking under its own authority certain areas of jurisdiction. This is subject to ongoing negotiations between the director of the transport of dangerous goods along with his counterparts in the various provinces and that negotiation is ongoing. Ontario seems to have preceded everyone else in preparing

[Translation]

que 34 p 100 des wagons sortant des chantiers de réparation sont également défectueux. Où a-t-il obtenu ces chiffres?

M. Bockstael: Il a dû lire votre rapport.

M. Turner: Qui autorisait l'utilisation de tels wagons défectueux, la CCT, le ministère des Transports ou les sociétés? S'il sont défectueux, pourquoi ne pas prendre des mesures en conséquence?

M. Bockstael: Je vais demander à M. Green de répondre, monsieur le président.

Le président: Monsieur Green.

M. Green: Les chiffres que M. McMurtry est censé avoir cités sont ceux que notre président a donné à la Commission Grange. Je crois qu'il y a une toute petite erreur lorsqu'il dit 27 p. 100 de wagons défectueux; ce n'est pas le cas, c'est que 27 p. 100 des wagons avaient des déficiences, mais il ne s'agissait pas de déficiences qui pouvaient provoquer un déraillement, il s'agissait plutôt de problèmes dans les mécanismes de sécurité, de choses du genre. La Presse a mal interprété ces données à l'époque de la Commission Grange et apparemment, l'erreur se perpétue.

Le président: Pour plus de précision, je présume que lorsque monsieur Green parle de «notre président», il veut parler du président de la Commission canadienne des Transports?

M. Green: Oui, monsieur le président.

M. Turner: Nous avons présenté le bill C-18, maintenant nous constatons, comme M. Benjamin et moi-même l'avons fait remarquer, que ce projet de loi n'était pas assez strict; il y a des lacunes. Un gouvernement provincial...

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: ... a présenté une autre nouvelle loi, le «The Dangerous Goods Transportation Bill of 1980», (Le projet de loi de 1980 sur le transport des produits dangereux) parce que, comme l'a déclaré le procureur général, il nous faut cette nouvelle loi en plus du Bill C-18. C'est exactement ce que M. Benjamin et moi avons dit, mais on n'a pas voulu nous écouter. M. Benjamin est un ancien employé des chemins de fer; je le suis également et je crois que lui et moi en savons pas mal à ce sujet, mais personne ne voulait écouter. Maintenant, il faut qu'un autre gouvernement se soumette à son processus des séances en Comité, pour présenter un autre projet de loi pour combler toutes les lacunes dont nous avons parlé. C'est incroyable.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, le bill C-18 a été conçu comme loi cadre pour tout le pays et chaque province devait l'approuver et possède le privilège d'y suppléer ou de réglementer certains domaines de sa compétence. Ce sujet fait l'objet de négociations suivies entre le directeur des transports des produits dangereux et ses homologues provinciaux. L'Ontario semble avoir précédé tous les autres dans la préparation de sa propre loi, mais il s'agit d'un supplément et d'un complément à ce qui se trouve déjà dans le bill C-18.

[Texte]

their own legislation but it is supplemental and also coincidental to what is in Bill C-18.

Mr. Turner: In other words, we are plugging the loopholes.

The Chairman: On a point of order, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I am not sure it is a point of order, Mr. Chairman, but as I understand the Ontario act it is to provide the Ontario government with the authority to take over during an emergency situation; it is to give them the powers to evacuate and to control the situation. I think, and I stand to be corrected, it is a bill to give the provincial government the necessary powers and it is complementary to the federal bill and in fact is not plugging loopholes, as the hon. member would infer.

The Chairman: I think you are quite right, Mr. McDermid, it is complementary legislation and if memory serves me correctly, we had testimony during hearings on Bill C-18 which said the provinces would have to pass complementary legislation.

Thank you, Mr. Turner. Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you Mr. Chairman, Mr. Bockstael, I would like to direct your attention to the Ontario Task Force Report on Rail Transportation in Ontario which has recently been distributed. That report states that 80 per cent of revenues in Ontario come from freight delivery services and it points out that a very good reason for it is, that passenger service has been neglected. It even makes some fairly harsh criticisms in dealing specifically with passenger services: "... never on time, infrequent, outmoded, and the staff frequently incompetent and rude". In another place it says: "... it is also going out of its way to make travel awkward and connections difficult.

Mr. Chairman, we have an indication that VIA Rail will be before us shortly. They have recently indicated a new program with a view to encouraging greater traffic through their VIA 1 service, for instance. All of these initiatives that they might undertake, will be for naught if they do not have the support of the ministry itself.

• 1715

The task force report again points out the age of the equipment, the desire to make greater use of mass transit for energy and other environmental reasons, the economic benefits which follow a more aggressive approach to tourist promotion, and the necessity to co-ordinate our transportation systems. My question to you sir, from the ministerial point of view, is: since we are all taxpayers, what is the minister's response to that report and, more specifically, does the minister propose any supportive action to improve passenger service, to improve the co-ordination between federal and provincial services so that Canadians will have a better, more efficient, more co-ordinated transportation system.

[Traduction]

M. Turner: Autrement dit, nous sommes en train de combler les lacunes.

Le président: Un rappel au règlement, monsieur McDermid?

M. McDermid: Je ne sais pas au juste si c'est un rappel au règlement, monsieur le président, mais je tiens à faire remarquer que selon mon interprétation de la loi ontarienne, il s'agit de fournir au gouvernement ontarien l'autorité voulue pour prendre en charge la situation lors d'une urgence; c'est pour détenir le pouvoir de faire évacuer et prendre la situation en main. Je crois—qu'on me reprenne si je me trompe—que le projet de loi confère au gouvernement provincial les pouvoirs nécessaires tout en complétant le projet de loi fédéral, il ne sert pas à combler les lacunes ainsi que l'honorable député le sous-entend.

Le président: Je crois que vous avez parfaitement raison, monsieur McDermid, il s'agit d'une loi complémentaire et si j'ai bonne mémoire, nous avons entendu des témoignages au cours des séances sur le bill C-18 au cours desquelles il a dit que les provinces devraient adopter des lois complémentaires.

Merci, monsieur Turner. Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président, monsieur Bockstael, veuillez vous reporter au rapport du groupe de travail de l'Ontario sur le transport ferroviaire en Ontario qui a été distribué récemment. Il est dit dans le rapport que 80 p. 100 des revenus de l'Ontario proviennent des services de livraison de marchandises et on y fait remarquer que s'il en est ainsi c'est qu'on a négligé le service-voyageurs. On y critique assez durement et expressément les services-voyageurs: «... jamais à l'heure, infrequent, démodé, le personnel souvent incompetent et impoli». Ailleurs on y dit: «... on se donne également beaucoup de mal pour que les voyages soient pénibles et les liaisons difficiles».

Monsieur le président, Via Rail va bientôt comparaître devant nous. La Société a récemment fait connaître un nouveau programme qui vise à promouvoir une plus grande utilisation des trains grâce par exemple au service Via 1. Or toutes les initiatives que la société pourrait prendre seront inutiles si le ministère n'offre pas son appui.

Dans son rapport, le groupe de travail fait encore remarquer la vétusté de l'équipement, le désir de promouvoir une plus grande utilisation des transports de masse pour économiser l'énergie et ménager l'environnement, les bénéfices économiques qui découleraient d'une approche plus agressive en promotion touristique et la nécessité de coordonner les réseaux de transport. Je vous demande donc, monsieur, du point de vue du ministère, puisque nous sommes tous des contribuables, quelle est la réaction du ministre à ce rapport et plus précisément, le ministre se propose-t-il de prendre des mesures positives pour améliorer le service-voyageurs, améliorer la coordination entre les services fédéraux et provinciaux de façon à ce que les

[Text]

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: First off, I would like to point out that this Ontario task force report is a preliminary report not their final report. The minister is interested in it. This preliminary report has only recently been released and he has officials studying its implications. The government or the ministry is interested in mass transport and to that end, we have \$453 million in the estimates that are coming before us to help VIA Rail. Now VIA Rail has had to step into a situation which everyone here has attested to is very bad in the passenger service of both railroads, so they have a lengthy uphill climb to improve and modify it. In the long term, we are going to spend money on the light rapid trains—and the engines are on order—and things of that nature, so the long range is being addressed. I think that suffices to answer the questions you put. I would ask Mr. Giroux if he wishes to add anything to this.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: No. I think Mr. Bockstael you have summarized it pretty well. We are currently analyzing the report and particularly where it affects our program and the rail passenger program. We, as part of an over-all review of the VIA Rail program, which we are doing right now, want to ensure that Via gets the best possible deal that it can out of the railways in terms of getting effective passenger movements. The operating contracts with the two railway companies are subject to renegotiation right now with a target date of April 1, 1981. When he comes in front of this committee Mr. Roberts will be able to elaborate on this much better, but he has been pursuing with a number of provinces, including the Province of Ontario, how best to improve some of the passenger services. They are looking at the northern Ontario service, the one that starts from Toronto going to the Ontario northland railway and so forth. A number of studies have been undertaken in order to improve corridor travel, that is the Quebec, Montreal, Ottawa, Toronto, Windsor corridor, to improve both the time and the reliability of that service and to find alternative trajectories to do it so as not to be in competition with freight as much as they are right now and use the CN's main line, the CN-CP main lines to Toronto. So a number of initiatives are underway right now to improve the level of those services and to have a much better, faster, reliable passenger service for VIA Rail, particularly in about one year's time when the LRC service will come into play and they will be able to offer much more to the travelling public in terms of comfort. So, all of these things are underway and they are being supported by the department through the estimates and the amounts that have been mentioned by Mr. Bockstael.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): We will determine from VIA Rail whether or not there will be sufficient funds made available to them over a period of time to restock, upgrade and improve the services necessary but I would like to emphasize

[Translation]

Canadiens aient un meilleur réseau de transport, plus efficace et mieux coordonné.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Tout d'abord, je tiens à faire remarquer que ce rapport du groupe de travail de l'Ontario est un rapport préliminaire et non pas le rapport définitif. Le ministre s'y intéresse. Ce n'est que tout récemment que le rapport préliminaire a été publié et le ministre a demandé à ses fonctionnaires d'en étudier les répercussions. Le gouvernement ou le ministère s'intéresse aux transports publics et à cette fin, nous avons prévu 453 millions de dollars dans les prévisions budgétaires pour aider Via Rail. Tout le monde ici sait bien que Via Rail a pris en main deux chemins de fer dont les services-voyageurs étaient fort mauvais et par conséquent, la route sera longue et difficile avant de pouvoir améliorer ou modifier le service. A long terme, nous allons consacrer de l'argent aux trains légers rapides... Nous avons commandé les locomotives... et des choses de ce genre... Donc le long terme est prévu. Je crois que cela suffit pour répondre aux questions que vous avez posées. Je vais demander à M. Giroux s'il veut ajouter quelque chose.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Non. Je crois que M. Bockstael a très bien résumé la situation. Nous analysons actuellement le rapport surtout en ce qui touche notre programme et le programme de services-voyageurs. Nous voulons nous assurer, dans le cadre d'une révision globale du programme Via Rail que nous effectuons actuellement, que Via obtiendra les meilleures conditions possibles des sociétés de chemins de fer de façon à permettre le transport efficace des voyageurs. Les contrats d'exploitation avec les deux sociétés de chemins de fer font justement l'objet de négociations dont l'échéance est fixée au premier avril 1981. Lorsqu'il comparaitra devant ce Comité, M. Roberts sera en mesure de vous donner beaucoup plus de détails, mais je peux vous dire d'ores et déjà qu'il étudie avec plusieurs provinces, y compris celle de l'Ontario, les meilleures façons d'améliorer les services-voyageurs. On songe au service dans le Nord de l'Ontario, celui qui relie Toronto au Nord de l'Ontario. Plusieurs études sont en cours en vue d'améliorer le service dans le couloir Québec-Montréal-Ottawa-Toronto et Windsor du point de vue des horaires et de la fiabilité du service et en vue également de trouver un autre itinéraire, c'est-à-dire utiliser la ligne principale du CN, les lignes principales CN-CP vers Toronto afin de ne pas faire autant de concurrence aux services marchandises. Donc, plusieurs initiatives sont déjà en cours en vue d'améliorer la qualité de ces services et d'offrir un service-voyageurs meilleur, plus rapide et fiable avec Via Rail, surtout dans un an, lorsque le service LRC commencera, on sera en mesure d'offrir aux voyageurs, beaucoup plus de confort. Toutes ces initiatives sont en marche et le ministère les appuie par ses prévisions budgétaires et par les crédits que M. Bockstael a mentionnés.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Nous apprendrons de Via Rail s'il y a ou non suffisamment d'argent à leur disposition pour leur permettre avec le temps de racheter de l'équipement, de perfectionner et d'améliorer le service nécessaire mais je tiens

[Texte]

the attitudinal approach that is very necessary apart from the dollars and cents one. Now, the criticism has been made more than once, and I think it has been made within the confines of this committee, and I do not like speaking disparagingly of the persons involved, that those persons working on the service do not particularly encourage the use of their services. The impression is left that they are doing you a benefit and a service rather than inviting you to use their particular services.

• 1720

This is a matter of attitude which has to be overcome and it has to start from the minister's office and go down the line to VIA Rail and the staff itself.

I am asking whether or not there is a supportive approach of the minister's office in this respect so that the equipment will be upgraded, the approach will be changed, and there will be a greater co-operation and integration of the personnel involved between provinces and the federal departments involved?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would just address briefly—although that was not the gist of Mr. Reid's question—the fact that this year to show the support of the ministry for this alternative method of transportation, more money is being allocated to rail passenger than there is for the air wing of the ministry. So that shows the priority in that direction.

Mr. Reid (St. Catharines): It shows the lack of attention in the past.

Mr. Bockstael: Well you can draw your own conclusions. Mr. Frank Roberts and the director for the western division, Mr. Murray, are both very enthusiastic about providing the right kind of service to the Canadian public throughout all of the provinces and they have taken it upon themselves to see that their assistants and their administrative departments are of the same mind. And all of it is geared to improve the service. However they have an uphill battle to fight with you and with me and with other Canadians to sell the idea of trains because as someone said in the House recently, the Canadian public is still in love with the motorcar. And until they decide that they should adopt more of the mass transit methods, other than air, we are going to experience this difficulty.

This is part of the over-all program of energy conservation which mass transportation is supposed to provide. There is a general directive within the government to enhance the use of mass transportation and VIA Rail for passenger service. And I presume that publicity to that end is going to be focused from within VIA Rail and through the different departments involved such as the Minister for Energy and the Minister of Transport.

The Chairman: Your final question, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I too am enthused by the proposed VIA-1 service—the upgrading of the service—and I support it entirely. However, what I am trying to emphasize is that there has to be a complete, over-all program that goes with it. Look at the new reservation system,

[Traduction]

à souligner l'aspect attitude qui est absolument nécessaire en plus des dollars et des sous. On a entendu plus d'une fois la critique et je crois d'ailleurs qu'on l'a entendu ici devant ce comité et je n'aime pas dénigrer les gens en cause, mais il a été dit que les employés du service n'encouragent pas particulièrement le public à utiliser ces services. On donne l'impression qu'on vous offre un avantage et un service plutôt que de vous inviter à profiter d'un service particulier.

Or, à mon avis, il faudrait surmonter cette attitude et il faut commencer au bureau du ministre, passer par VIA Rail et se rendre au niveau du personnel même.

Je vous demande donc si au bureau du ministre, on veut appuyer cette démarche de façon à améliorer l'équipement, à modifier l'attitude et l'on verra chez le personnel et les ministères provinciaux et fédéraux une plus grande collaboration et une meilleure intégration.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, je vais parler brièvement bien que la question de M. Reid ne portait pas vraiment là-dessus du fait que cette année pour montrer son appui à l'égard de cet autre mode de transport, le ministère a consacré plus d'argent au service ferroviaire qu'à la division du service aérien au ministère. On constate bien la priorité accordée en ce sens.

M. Reid (St. Catharines): Cela prouve le manque d'attention par le passé.

M. Bockstael: Vous pouvez tirer vos propres conclusions. M. Frank Roberts et le directeur de l'Ouest, M. Murray sont tous deux très enthousiastes lorsqu'il s'agit d'offrir au public canadien le service approprié dans toutes les provinces et ils se sont personnellement assurés que leurs adjoints et leurs services administratifs sont du même avis. Tout vise à améliorer le service. Toutefois, ils doivent remonter la pente puisqu'ils doivent vendre à vous, à moi et à tous les autres Canadiens l'idée de prendre le train puisque quelqu'un à la Chambre des communes a déclaré récemment que le public canadien est toujours amoureux de l'automobile. Jusqu'à ce que le public décide d'adopter les moyens de transport publics autres que l'avion, nous allons éprouver cette même difficulté.

Tout cela fait partie du programme global de conservation de l'énergie que le transport public est censé nous aider à réaliser. Le gouvernement a émis une directive générale visant à encourager le transport public et VIA Rail pour le service-voyageurs. Je présume que la publicité à cette fin va venir de VIA Rail pour passer à travers les différents ministères en cause, tels que celui de l'Énergie et celui du Transport.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je suis moi-même enthousiasmé par le service proposé VIA-1, l'amélioration du service, et je l'appuie sans réserve. Toutefois, je veux souligner qu'il faut un programme complet et global en ce sens. Le nouveau réseau de réservation, et je ne parle pas en mon nom propre, je me réfère à un éditorial:

[Text]

and I am not talking for myself, I am now referring to an editorial:

... VIA's new, centralized information and reservations office will keep you amused with recorded music until you fall asleep or, in desperation, dial the bus company. As for VIA's inherited equipment being outmoded, surely Mr. Roberts wouldn't deny making that charge himself.

I had intended deferring this point until Mr. Roberts was before us but have you ever tried to make a reservation using that service; have you listened for 20 minutes? I have phoned and waited and waited for somebody to come on and say hello. You get fed up waiting. It is about time changes were made in the service so that VIA Rail itself can have the opportunity to use this upgraded service we are now putting our dollars into.

The Chairman: Mr. Reid, I can assure you that you will not be the only one bringing that up when VIA is before the committee. Somewhere along the line we have to get rid of this idea that central is better.

• 1725

Mr. Bockstael: The central reservation service through a computer system has been improved upon since it was begun, at least, in Winnipeg for the western area. They have maintained statistics on the waiting time involved and how many calls they handle and so forth. If the same system works well for Air Canada for air services—and this will be interlinked with the Air Canada system—it should work as effectively for VIA. Some of the comments that I am assuming are correct were probably the case in the beginning, but over a period of time a lot of the bugs have been worked out of the reservation system. When the director of Via Rail is here, he will be able to give you an updated report and factual information on how much they have improved that system since it was put in place.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Finally, Mr. Domm.

Mr. Domm: Mr. Chairman, I had hoped to ask two questions of the minister this morning but I hope now that, if we are unable to get the answers this evening, they could be forwarded to the committee.

The question deals with recent news releases coming out of the office of the Minister of Industry, Trade and Commerce, resulting from a cabinet decision which dates back to August 29 of this year. The cabinet decision at that time was to provide the necessary support federally to de Havilland Aircraft of Canada, Limited as it seeks to locate a factory in Canada for the purpose of assembling Dash-8 airplanes and I refer you to the minister's press release of the date mentioned. I also refer you to a couple of statements made in the last week by the same minister, concerning some of the requirements of such a location. The principal requirement would be an adequate, modern airport and the minister goes on to list the city that he has prioritized in his search for such a location. On November 13, Mr. Gray said that only Windsor has been told outright it is in the running. Mr. Gray, the Minister of

[Translation]

... Le nouveau bureau centralisé d'information et de réservations de VIA vous amusera grâce à de la musique enregistrée jusqu'à ce que vous vous endormiez ou en désespoir, que vous appelliez la compagnie d'autobus. Quant à l'équipement démodé dont VIA a hérité, même M. Roberts ne le nierait pas.

J'avais pensé attendre pour soulever ce point que M. Roberts soit devant nous, mais avez-vous déjà essayé de faire une réservation grâce à ce service; avez-vous écouté pendant 20 minutes? J'ai téléphoné, j'ai attendu et attendu que quelqu'un vienne me dire bonjour. Vous vous fatiguez d'attendre. Il est temps d'apporter des changements à ce service de façon à ce que VIA Rail ait la possibilité d'améliorer le service que nous subventionnons.

Le président: Monsieur Reid, je puis vous assurer que vous ne serez pas le seul à aborder cette question lorsque les représentants de VIA comparaîtront devant le comité. Il faut finir par se débarrasser de cette idée que centraliser c'est mieux.

M. Bockstael: Le service central de réservations, informatisé, a été amélioré depuis sa mise en place, du moins à Winnipeg pour la région de l'Ouest. On a des chiffres qui portent sur les délais de réservations, sur le nombre d'appels, etc. Si le même système fonctionne bien pour Air Canada, il devrait fonctionner tout aussi efficacement pour Via Rail. Ces deux systèmes seront d'ailleurs reliés. Pour autant que ces commentaires soient exacts, cette situation s'est sans doute produite au début, mais beaucoup des difficultés ont été aplanies depuis. Lorsque le directeur de Via Rail comparaitra, il pourra vous donner un rapport à jour ainsi que des renseignements sur l'amélioration du système depuis son instauration.

Le président: Merci, monsieur Reid. Je donne la parole à M. Domm.

M. Domm: Monsieur le président, j'aurais voulu poser deux questions au ministre ce matin. Si toutefois nous ne pouvons obtenir les réponses à ces questions ce soir, elles pourraient peut-être être transmises au Comité par la suite.

J'aimerais parler de communiqués récents provenant du cabinet du ministre de l'Industrie et du Commerce et publiés à la suite d'une décision du Cabinet qui remonte au 29 août de cette année. La décision du Cabinet visait à donner à la de Havilland Aircraft du Canada Limitée l'appui fédéral nécessaire pour installer un atelier de montage de Dash-8 au Canada. Je vous demanderais de vous reporter au communiqué du ministre à la date mentionnée. Je vous demande également de vous reporter à différentes déclarations qui ont été faites au cours de la semaine passée par ce même ministre et portant sur les exigences concernant l'emplacement. Tout d'abord, il faudrait un aéroport moderne adéquat. Le ministre poursuit ensuite en indiquant la ville qu'il aurait retenue à la suite des recherches sur la question. Le 13 novembre, M. Gray a indiqué qu'on avait informé Windsor seulement du fait que cette ville

[Texte]

Industry, Trade and Commerce, MP for Windsor since 1962, said in the southwestern city this weekend, "Windsor is certainly one of the communities being considered".

Now, by way of defence to that the minister was interviewed by the *Peterborough Examiner* on November 14 . . .

The Chairman: Mr. Domm, I hate to interrupt you but I am having some procedural difficulties with the line of questioning you are following. It seems to me it deals with the Department of Industry, Trade and Commerce rather than with the Department of Transport.

Mr. Domm: It deals with the requirement that Cabinet concurred with, Mr. Chairman, that the location selected by Cabinet—the final decision being made by Cabinet—must have airport facilities and my question will deal with the facilities, as seen by this ministry, or requirements necessary to qualify.

The Chairman: Okay, proceed.

Mr. Domm: Because all of these cities, Peterborough, Windsor, Kitchener, Hamilton, London and Kingston, have airport facilities—some of them provincial and some have federal financial involvement—the minister went on to say the next day in the *Peterborough Examiner* that it is not true, that Windsor is the priority and the only one concurred with, but that these other cities are also being considered. My question is, what has the DOT done, as a result of the Cabinet directive to give assistance in the location of this Crown corporation in one of the many cities being considered, to prioritize these cities for airport facilities?

• 1730

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: First of all, take it for granted that if a particular airport was proposed for that kind of a facility, then the DOT officials would evaluate its requirements to see whether or not that particular airport would meet the standards that must be maintained in an airport. We have an airport management director who, with his staff would review the planned development of that airport, ensuring the area is suitable for that kind of an installation close by. To my knowledge—and I will defer to Mr. Kroeger—I am not aware that that kind of application has been submitted yet on any particular airport.

Mr. Kroeger.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: I think that is correct, Mr. Chairman. I am not aware of any inquiries to the department. I would assume from the comments made by Mr. Domm, that the intent is to look at existing airports rather than contemplating upgrading or building new ones.

Mr. Domm: Yes. I think you have answered the question sufficiently well that I can assume that there has been no approach made by any ministry within the Cabinet to prioritize any of the cities, insofar as airport facilities are concerned. That is the thrust of the question. So I will move on . . .

[Traduction]

était dans la course. M. Gray, ministre de l'Industrie et du Commerce, député de Windsor depuis 1962, a dit ce week-end, dans cette ville du sud-ouest de l'Ontario: «Windsor est certainement une des localités à l'étude».

A la suite d'une telle déclaration, le *Peterborough Examiner* a interviewé le ministre le 14 novembre.

Le président: Monsieur Domm, Je n'aime pas vous interrompre, mais vos questions posent certains problèmes de procédure. Il me semble qu'elles touchent en effet le ministère de l'Industrie et du Commerce et non celui des Transports.

M. Domm: D'après la décision du Cabinet, monsieur le président, l'usine doit être installée dans un endroit ayant un aéroport; or, ma question porte précisément sur ces installations et sur les exigences en la matière prévues par le ministère dont les représentants sont ici présents.

Le président: Très bien, poursuivez.

M. Domm: Étant donné que toutes ces villes, Peterborough, Windsor, Kitchener, Hamilton, London et Kingston ont des aéroports, certains recevant l'aide financière de la province ou du gouvernement fédéral, le ministre a déclaré aux reporters du *Peterborough Examiner* que Windsor n'avait pas été retenue et qu'on étudiait également d'autres villes. A la suite de cette directive du Cabinet, quel est le rôle du ministère des Transports dans le choix d'une des villes en question comme emplacement de cette nouvelle société de la Couronne?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: D'abord, si l'on proposerait un aéroport dans un tel contexte, les fonctionnaires du ministère des Transports étudieraient la question afin de s'assurer que celui-ci répond bien aux exigences en matière de transports. Notre directeur de la gestion des aéroports et son personnel passeraient en revue le développement prévu de cet aéroport afin de s'assurer qu'il convient à l'installation d'une telle usine à proximité. A ma connaissance, aucune demande n'a été soumise portant sur un aéroport précis.

Monsieur Kroeger.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Je crois que c'est exact, monsieur le président, je ne suis au courant d'aucune demande qui aurait été faite au ministère à cet effet. D'après les commentaires de M. Domm, il s'agirait de se servir d'un aéroport existant plutôt que d'en construire un autre ou d'améliorer des installations actuelles.

M. Domm: Oui. Je crois que vous avez suffisamment bien répondu à ma question et je suis rassuré qu'aucun ministre du Cabinet ne vous a contacté au sujet d'un aéroport et d'une ville en particulier.

[Text]

Mr. Bockstael: Not to my knowledge.

Mr. Domm: Not to your knowledge.

Mr. Bockstael: I can check with the minister.

Mr. Domm: Would you undertake to inquire and notify the committee at your earliest opportunity? I understand that not only Hamilton, but Centralia, and Peterborough, are undertaking major expenditures in order to do studies to determine, in the interest of obtaining this business which is going to create 1,500 jobs, whether or not their facility meets the criteria as set by the Crown corporation. So I think that your ministry would have to play a part in the final decision.

Now, the second question I have, stems from a disaster, I call it, that happened at the Toronto international airport where nine firemen closed down an airport through strike action. Now, my question to the ministry is this: Since this represents loss of business, inconvenience to people, millions of dollars in potential income to businesses and people lost, what action as a result of nine firemen closing down the Toronto international airport has DOT taken to ensure that that will not happen again, or have they taken any action?

Mr. Bockstael: I would like to refer that question to Mr. St-John.

The Chairman: Mr. St. John.

Mr. St. John: The disciplinary action which was taken against government employees is of course established by the Treasury Board who is the employer. The firefighters are not employees of the Department of Transport.

The disciplinary action which was taken against those firefighters, if my memory serves me well, and I think it does, was that for the first shift that was missed they were given a one-day suspension, and of course they had loss of pay for the shift they missed: with a second shift missed, if I recall, they were suspended for three days, and if they missed the third shift they were suspended for five.

The Chairman: Without pay?

Mr. St. John: Without pay.

Mr. Domm: Those are the only two questions that I wish to ask.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, could I have a supplementary?

The Chairman: Oh, I think we can be lenient enough to offer a supplementary, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I can understand the disciplinary action taken against them, and I can see why the government would not take more. But I cannot for the life of me understand how nine persons can close down the major port in Canada—the major port in Canada, for incoming goods, and people, and outgoing goods and people. Why would not the government or the department recommend that in fact you fly fire crews in there from our armed forces airports? They have trained fire crews who could have opened up the airport again.

• 1735

Millions of dollars were lost that day. I talked to one broker down there and the figures were just staggering. I could not

[Translation]

M. Bockstael: Pas à ma connaissance.

M. Domm: Bien.

M. Bockstael: Je pourrais m'en assurer auprès du ministre.

M. Domm: Peut-être pourriez-vous vous renseigner et transmettre vos renseignements au Comité le plus tôt possible. Je crois comprendre que non seulement Hamilton mais Centralia et Peterborough dépensent des sommes considérables à faire des études afin de voir si leurs installations répondraient aux besoins de cette société de la Couronne, car cela créerait évidemment 1,500 nouveaux emplois dans leur région. Votre ministère devra jouer un rôle lors de la décision finale.

J'aborde maintenant ma deuxième question. Elle porte sur un désastre, et je ne vois pas d'autres mots pour décrire ce qui s'est passé à l'aéroport international de Toronto lorsque, à la suite de la grève de neuf pompiers, l'aéroport a dû être fermé. Ma question au ministère est la suivante. Cela représente une perte considérable pour les commerces et le public a été incommodé. Quelles mesures le ministère des Transports a-t-il prises pour s'assurer qu'une telle situation ne pourra se reproduire?

M. Bockstael: J'aimerais demander à monsieur St. John de répondre.

Le président: Monsieur St. John.

M. St. John: C'est le Conseil du trésor, l'employeur de ces pompiers, qui a pris les mesures disciplinaires habituelles. Les pompiers ne sont en effet pas des employés du ministère des Transports.

Si je me souviens bien, pour le premier poste pour lequel les employés se sont mis en grève, la mesure disciplinaire a été une suspension d'un jour et la perte du salaire au cours de la grève évidemment. Les pompiers ont reçu des suspensions de 3 jours pour le deuxième poste et de 5 jours pour le troisième.

Le président: Sans traitement?

M. St. John: Évidemment.

M. Domm: C'était les deux seules questions que je voulais poser.

M. McDermid: Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire?

Le président: Je crois que nous pouvons être assez souples et permettre cette question, monsieur McDermid.

M. McDermid: Je comprends très bien les mesures disciplinaires qui ont été prises contre ces grévistes et je comprends la raison pour laquelle le gouvernement n'est pas allé plus loin. Cependant, je ne peux absolument pas comprendre comment neuf personnes peuvent forcer le premier aéroport du Canada pour ce qui est du trafic, à fermer. Pourquoi le gouvernement ou le ministère ne recommandent-ils pas qu'on ait recours aux pompiers des forces armées? Il s'agit-là de sapeurs formés pour ce genre de travail et, de cette façon, on aurait pu ouvrir à nouveau l'aéroport.

Des millions de dollars ont été perdus. J'ai parlé à un courtier qui m'a donné des chiffres absolument étonnants. Je

[Texte]

believe it. I did not realize there was that kind of activity there in one day, and nine people did that to a major port. Why would you not recommend that that type of action be taken? I feel that that type of activity really should have resulted in trained crews being brought in from, say, the armed forces.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: To Mr. McDermid, through you, Mr. Chairman, we cannot make ourselves immune to illegal actions taken by any organization. The judge to whom we applied for an injunction indicated that in his opinion the services of a fire department should not be able to be withdrawn to close up an airport of that size and cause that kind of financial difficulty to the people of Canada.

Your suggestion to bring in the armed forces is something that would have to be looked at to determine all the implications thereof. I do not know if to date the ministry has taken steps to ensure in upcoming contracts, either handled by Treasury Board or by transport, that clauses can be inserted that there will be no withdrawal of those services. It is something that we should pursue.

Mr. McDermid: I hope the department does. I think their contract says their services cannot be withdrawn, if I am not mistaken, the existing contract. Yet those services were withdrawn. Just because I missed a trip to Vancouver out of it, it is not sour grapes, I want you to understand the great concern in our area and in Toronto; it is the topic of conversation of many major businesses in our area.

Mr. Bockstael: Mr. Kroeger has offered to add something.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Just one additional comment, one of the persistent handicaps we have is the weakness or inadequacy of the existing Public Service Staff Relations Act. My memory is it provides for a fine of \$100 if somebody withdraws services illegally, no matter for how long. That places departments and ministers under a severe handicap in dealing with a situation like this. Really the only recourse one has is to go for a court injunction, whereupon fines and other penalties can be applied, but to get a court injunction takes a bit of time and in the meantime the airport is just shut down.

Now the government has in the past recognized the inadequacies of the act but priorities have not allowed amendment of it thus far.

Mr. McDermid: Well as long as you know the concern, and understand and appreciate the concern of the businesses in the area that were affected by that and the inconvenience to the Canadian public right across Canada. Although it is just one airport Toronto international as you all know is the hub and if planes cannot get in or out then it ties up traffic right across this country. The goods and services that were held up is just phenomenal. I just wanted to express the concern of the people who have approached me, and my own personal concern, and I hope that the department will look into this and try to prevent it.

[Traduction]

ne pouvais pas en croire mes oreilles. Je ne me rendais pas compte de l'importance du trafic à l'aéroport de Toronto. Et pourtant, neuf personnes ont pu provoquer une telle perturbation. Pourquoi ne recommanderait-on pas de prendre ce genre d'initiative? Je crois que c'est ce qui aurait dû se passer.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Nous ne pouvons pas nous prémunir contre des activités illégales de ce genre. Le juge à qui nous avons demandé une injonction nous a dit qu'à son avis les services des incendies ne devraient pas pouvoir faire grève et fermer un aéroport de cette importance, avec les conséquences qu'entraîne un tel acte.

Quant à votre suggestion de faire intervenir les forces armées, il faudrait en étudier toutes les implications. Je ne sais pas si le ministère a prévu une clause spéciale dans les conventions collectives négociées avec le Conseil du trésor ou le ministère des Transports interdisant tout arrêt de service. C'est quelque chose que l'on devrait étudier.

M. McDermid: J'espère que le ministère s'en occupe. Si je ne me trompe pas, le contrat existant prévoyait déjà que les services ne pouvaient être suspendus; pourtant, c'est ce qui s'est passé. Personnellement, tout ce que j'ai raté, c'est un voyage à Vancouver, et ce n'est donc pas bien grave; mais cette fermeture de l'aéroport de Toronto a beaucoup nuit à notre région et à Toronto même et a suscité force discussions dans les milieux d'affaires de notre région.

M. Bockstael: Monsieur Kroeger voudrait dire quelque chose.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Il ne faut pas oublier que la Loi actuelle sur les relations dans la Fonction publique posent un problème. En fait, elle prévoit une amende de \$100 pour activités de grève illégales, quelle qu'en soit la durée. Cela met les ministères et les ministres dans une situation très difficile. La seule façon de s'en sortir est de demander une injonction au tribunal, ce qui permet d'imposer des amendes et des peines; cependant il faut un certain temps pour obtenir une injonction et c'est la raison pour laquelle l'aéroport a été fermé.

Le gouvernement a reconnu dans le passé les faiblesses de la Loi mais d'autres priorités législatives ont voulu qu'aucun amendement n'a jamais été apporté à celle-ci.

M. McDermid: Comprenez le problème et les difficultés que cela a causé aux entreprises de la région ainsi qu'au public canadien. Toronto est l'aéroport international le plus important du pays et sa fermeture paralyse la circulation aérienne dans tout le pays. Je voulais simplement réitérer les plaintes que m'ont formulées les personnes de ma région et espérer que le ministère étudiera la question afin de s'assurer qu'une telle situation ne se reproduira plus.

[Text]

If somebody goes out on an illegal strike then I have no sympathy for them at all. Move in the troops to run the place. You have trained firefighting crews as close as Trenton and Camp Borden; bring them there and open up that airport again. I just think it is a sin that nine people could do that, and probably all nine live in my riding.

The Chairman: You can deal with them on the weekend, Mr. McDermid.

• 1740

I think we have pretty well covered the waterfront, the landfront and the airfront in our hearings today. I want to thank the minister for this morning, and his parliamentary secretary and the officials.

With that our meeting is adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Je n'ai aucune sympathie pour les personnes qui font une grève illégale. Que l'on fasse venir l'armée au besoin. Il y a des équipes de pompiers dans l'armée à Trenton et à Camp Borden qui pourraient très facilement intervenir. C'est incroyable que neuf grévistes ont pu déclencher quelque chose de semblable. Et dire qu'ils habitent sans doute tous les neuf dans ma circonscription.

Le président: Vous pourrez vous en occuper ce week-end, monsieur McDermid.

Je crois que nos délibérations d'aujourd'hui ont porté sur le transport aérien, le transport routier et le transport par eau. Je voudrais remercier le ministre et son secrétaire parlementaire, ainsi que ses collaborateurs.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From the Department of Transport:

Mr. Richard St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transport of Dangerous Goods.

At 3:30 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Richard St. John, Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Roger G. Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Jean-Maurice Gaudreau, Deputy Director, Transport of Dangerous Goods.

From the Canadian Transport Commission:

Mr. J. H. Green, Director, Safety and Services Branch, Railway Transport Committee.

A 9 h 30 du matin

Du ministère des Transports:

M. Richard St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime,
M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses.

A 15 h 30

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Richard St. John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
M. Roger G. Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;
M. Jean-Maurice Gaudreau, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses.

De la Commission canadienne des transports:

M. J. H. Green, Directeur, direction de la sécurité et des services, Comité des transports par chemin de fer.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 18

Wednesday, November 26, 1980

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 18

Le mercredi 26 novembre 1980

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1980-81
Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b,
75b, 90b and 91b under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1980-81
Crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b,
75b, 90b et 91b sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Fisher

Forrestall
Gourd
Harquail
Mayer
Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

McCuish
McKenzie
McMillan
McRae

Penner
Reid (*St. Catharines*)
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, November 26, 1980:

Mr. McMillan replaced Mr. McDermid;

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Bockstael;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Domm;

Mr. Forrestall replaced Mr. McKnight.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 26 novembre 1980:

M. McMillan remplace M. McDermid;

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Bockstael;

M. Mazankowski remplace M. Domm;

M. Forrestall remplace M. McKnight.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 26, 1980
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Mayer, McCuish, McKenzie, McMillan, McRae, Reid (*St. Catharines*) and Skelly.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated November 5, 1980, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 13, 1980, Issue No. 16*).

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b, 91b under TRANSPORT.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document submitted by the Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-11"*).

The Minister and the witnesses answered questions.

At 5:46 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, November 27, 1980.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 26 NOVEMBRE 1980
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Mayer, McCuish, McKenzie, McMillan, McRae, Reid (*St. Catharines*) et Skelly.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 5 novembre 1980, portant sur le Budget supplémentaire (B), pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981 (*Voir procès-verbal du jeudi 13 novembre 1980, Fascicule n° 16*).

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b, 91b, sous la rubrique TRANSPORTS.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document soumis par l'administrateur, Administration canadienne du transport maritime, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TRPT-11"*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 46, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 27 novembre 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, November 26, 1980

• 1535

[Text]

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981. We have votes 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b, and 91b, under Transport.

Is it the wish of the committee to consider these votes together? Agreed?

Motion agreed to.

The Chairman: The votes you will find listed in your blue book on pages 142 to 149.

Department of Transport

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures—\$1,700,000

Vote 16b—Payment to the Nanaimo Harbour Commission—\$2,500,000

Vote 17b—Payment to the National Harbours Board—\$1,527,000

Non-Budgetary

Vote L40b—Loan to the Hamilton Harbour Commission—\$776,000

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 55b—Air Transportation—Operating expenditures—\$1

Vote 65b—Air Transportation—The grant listed in the Estimates—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 75b—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

Vote 90b—Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs—\$30,611,697

Vote 91b—To reimburse, in accordance with regulations—\$2,000,000

Again, today, it is my pleasure to welcome to the committee the Honourable Jean-Luc Pepin, the Minister of Transport. I will not prolong the introduction any more than that. He has some of his officials with him and I will ask him to introduce his officials and to make any opening statement he wishes to make, and then we shall proceed to the questioning.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I have no statement, Mr. Chairman. The two officials I have are Mr. McLeish, of the Air Administration, and Mr. Giroux of the Surface Administration. I hope a couple of others are on their way.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 26 novembre 1980

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons poursuivre l'examen de la question qui nous a été confiée, c'est-à-dire le Budget supplémentaire (B) de l'exercice financier se terminant le 31 mars 1981. Nous avons à étudier les crédits 10b, 16b, 17b, L40b, 55b, 65b, 75b, 90b et 91b, au chapitre des Transports.

Le comité souhaite examiner tous ces crédits ensemble? Motion adoptée?

Motion adoptée.

Le président: Vous trouverez la liste des crédits dans votre livre bleu, aux pages 142 à 149.

Ministère des Transports

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit n° 10b—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—\$1,700,000

Crédit n° 16b—Paiement à la Commission du port de Nanaimo—\$2,500,000

Crédit n° 17b—Paiement au Conseil des ports nationaux—\$1,527,000

Non budgétaire

Crédit n° L40b—Prêt à la Commission du port de Hamilton—\$776,000

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit n° 55b—Transports aériens—Dépenses de fonctionnement—\$1

Crédit n° 65b—Transports aériens—Subvention inscrite au Budget—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit n° 75b—Transports de surface—Subvention inscrite au Budget—\$1

Crédit n° 90b—Paiement à la VIA Rail Canada Inc. pour des frais de—\$30,611,697

Crédit n° 91b—Pour rembourser, en conformité avec les règlements—\$2,000,000

Encore aujourd'hui, j'ai le plaisir d'accueillir l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports. Je m'en tiendrai à cela pour ce qui est des présentations. M. Pepin est accompagné de quelques adjoints, et je lui saurais gré de nous les présenter et de formuler toutes observations préliminaires qu'il juge nécessaires. Ensuite, nous passerons aux questions.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Je n'ai aucune déclaration à faire, monsieur le président. Je suis accompagné de M. McLeish, de l'Administration des transports aériens, et de M. Giroux, de l'Administration des transports de surface. J'espère que quelques autres collègues se joindront à nous.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you. There is Mr. Kroeger now. I am sure all members of the committee know Mr. Kroeger anyhow. We will now proceed to the questioning, and our first question today is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. At the last meeting I mentioned the letter you had received from the Canadian Air Traffic Control Association. Has that been acknowledged?

The Chairman: Yes, and I should have mentioned that myself. I met the day before yesterday, I believe it was, Mr. McKenzie, with Mr. Robertson and Mr. Staples. We discussed the problem which they see and for which they wished to appear before the committee. Our problem, at the moment, of course, is that we do not have a reference from the House. I cannot find any room in the references we have to invite them to appear before the committee as witnesses. I have explained that to them and indicated to them that it would probably have to wait until we have the main estimates for 1981-82 before the committee. I have, in fact, asked my clerk to look at the possibility of hearing them when we have the Air Canada annual report, but there does not seem to be any leeway to hear them within that time either. But they have been responded to in person and they have my phone number and I have invited them to get in touch with me at anytime.

Mr. McKenzie: What is the earliest date then?

The Chairman: It would be in February sometime.

Mr. McKenzie: February. Well that is a good start. Okay. That is fine.

The Chairman: Before you start Mr. McKenzie, I want to make one more notation here. At the committee meeting on October 30, Mr. McDermid requested some information from Mr. Sinclair in regard to the composition of the present board of the Toronto Harbour Commission and I have received that information from Mr. Sinclair in writing, in both official languages, and I shall ask the committee if it is agreed that this information be appended to today's Minutes of Proceedings and Evidence. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you. Well we seem to be making progress with the Sherbrooke-MacGregor thing. I have the ruling handed down that in the matter of the intervention of Rosebrook House Inc. That is out of the way now or for the time being and did you say to me earlier that the permit has been issued now?

Mr. Pepin: Yes the construction work order was issued yesterday.

Mr. McKenzie: I see, was one issued before for the Sherbrooke-MacGregor?

Mr. Pepin: Not to my knowledge. Mr. Giroux?

Mr. Giroux: No, not to my knowledge.

Mr. McKenzie: There was never a permit issued back in 1978?

Mr. Pepin: Not to our knowledge.

Mr. Giroux: Not to our knowledge.

[*Traduction*]

Le président: Merci. Voilà justement M. Kroeger. Je suis certain que tous les membres du comité connaissent déjà M. Kroeger. Passons maintenant aux questions; M. McKenzie posera la première.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. A la dernière réunion, j'ai mentionné la lettre que vous aviez reçue de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien. A-t-il été donné suite à cette lettre?

Le président: Oui, et j'aurais dû le mentionner moi-même. J'ai rencontré, je crois que c'était avant-hier, MM. Robertson et Staples. Nous avons discuté du problème qui les préoccupe et qui les a poussés à demander une audience devant le comité. Évidemment, le problème qui nous intéresse pour l'instant est le fait que nous n'avons pas reçu instruction de la Chambre. Je ne vois rien dans la motion de renvoi qui nous autoriserait à les faire comparaître devant le comité à titre de témoins. Je le leur ai expliqué et je leur ai également mentionné qu'il faudrait probablement attendre que le comité ait reçu le budget principal de 1981-1982. J'ai en fait demandé à mon greffier de vérifier s'il serait possible de les entendre quand il sera question du rapport annuel d'Air Canada, mais il ne semble pas y avoir de possibilités de ce côté-là non plus. Cependant, je leur ai répondu de vive voix, ils ont mon numéro de téléphone, et je les ai invités à communiquer avec moi n'importe quand.

M. McKenzie: Quand cela sera-t-il possible, alors?

Le président: A une certaine date en février.

M. McKenzie: Février. Eh bien, c'est un bon début. Très bien, c'est très bien.

Le président: Avant que vous commenciez, monsieur McKenzie, j'aimerais signaler une dernière chose. A la réunion du comité du 30 octobre, M. McDermid avait demandé à M. Sinclair de l'information sur la composition de l'actuelle Commission du port de Toronto, et M. Sinclair m'a fourni cette information par écrit, dans les deux langues officielles. Je demanderai donc aux membres du comité s'ils sont d'accord pour que ce document soit annexé aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui? Motion Adoptée?

Des voix: Motion adoptée.

Le président: Merci. Monsieur McKenzie, à vous.

M. McKenzie: Merci. Eh bien, nous semblons progresser dans l'affaire Sherbrooke-MacGregor. J'ai le jugement qui a été rendu à l'égard de l'intervention de la Rosebrook House Inc. Cette question est maintenant réglée, du moins pour l'instant. Ne m'avez-vous pas dit plus tôt que le permis avait été délivré?

M. Pepin: Oui, l'autorisation de travail a été donnée hier.

M. McKenzie: Je vois. Une telle autorisation a-t-elle été donnée auparavant pour le projet Sherbrooke-MacGregor?

M. Pepin: Pas que je sache. Monsieur Giroux?

M. Giroux: Non, pas que je sache.

M. McKenzie: Aucun permis n'a été délivré en 1978?

M. Pepin: Pas à notre connaissance.

M. Giroux: Pas à notre connaissance.

[Text]

Mr. McKenzie: Well, going back to December of 1978 when Mr. Axworthy had the federal funding stopped for the overpass, were they UTAP funds?

Mr. Pepin: Yes, it was UTAP money. How much is it Mr. Giroux?

Mr. Giroux: About \$7.6 million, Mr. Minister.

Mr. McKenzie: So, if they had received that UTAP money back in 1978 then they could have applied for the permit for the Sherbrooke-MacGregor overpass?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McKenzie: It if had not been stopped?

Mr. Pepin: Well, I understand that what the ministry of employment did was to search for ways and means by which a more extensive program might have been put together, that was his intent. The Minister of Regional Development and I tried to find other funds to add to the UTAP program. That was the purpose of the exercise.

Mr. McKenzie: The City of Winnipeg or the Province of Manitoba did not ask for a further study back in December of 1978? It was strictly Mr. Axworthy that used his influence with Mr. Lang, to have the funding stopped so we could have another study. He did that on his own. It had nothing to do with the City of Winnipeg or the province.

Mr. Pepin: The study that was made—Mr. Giroux might complete this—had three possibilities with different amounts of money involved. It went from \$60 some odd million to \$120 million.

Mr. Giroux: For a complete relocation of the railway.

Mr. Pepin: The study gave three options and then the problems of how to finance came up and my understanding was that the municipality said that, unless there were other sums of money available elsewhere, they would go for option one; the \$60—some million option, which is the grade separation one. I agreed with the mayor representing the municipality. Then my...

Mr. McKenzie: You agreed with the mayor?

Mr. Pepin: Yes I agreed with the principle of it.

Mr. McKenzie: Well, you were not a minister then.

Mr. Pepin: Yes, I was.

Mr. McKenzie: In December of 1978?

Mr. Pepin: No.

Mr. McKenzie: Well, I am talking about UTAP. I am talking about December of 1978. It was Mr. Axworthy, when he was an MLA in Manitoba, who used his influence with the minister of transport of the day, Mr. Lang, to have this funding stopped.

[Translation]

M. McKenzie: Eh bien, j'aimerais retourner au mois de décembre 1978, quand M. Axworthy a fait bloquer les fonds fédéraux prévus pour la construction du viaduc; ces fonds provenaient-ils du PASTU?

M. Pepin: Oui, il s'agissait de fonds provenant du PASTU. Quel en était le montant, monsieur Giroux?

M. Giroux: Environ 7.6 millions de dollars, monsieur le Ministre.

M. McKenzie: Ainsi, s'ils avaient obtenus ces fonds du PASTU en 1978, ils auraient pu présenter une demande de permis pour la construction du viaduc Sherbrooke-MacGregor?

M. Pepin: Oui.

M. McKenzie: Si les fonds n'avaient pas été bloqués?

M. Pepin: Eh bien, je crois comprendre que le ministère de l'emploi a cherché des façons de mettre au point un programme ayant plus d'envergure; c'était cela son intention. Le ministre du développement régional et moi avons tenté de trouver d'autres fonds que nous aurions pu ajouter à ceux du PASTU. C'était là notre but.

M. McKenzie: Ni la ville de Winnipeg ni la province du Manitoba n'ont demandé une étude plus poussée en décembre 1978? Tout simplement, M. Axworthy s'est servi de son influence auprès de M. Lang pour faire bloquer les fonds, afin que nous puissions obtenir une autre étude. Il a fait cela de sa propre initiative. La ville de Winnipeg et la province n'y étaient pour rien.

M. Pepin: L'étude qui a été effectuée—Monsieur Giroux pourrait peut-être compléter mes propos—prévoyait trois options évaluées à des sommes différentes, variant de soixante et quelques millions de dollars à cent vingt millions de dollars.

M. Giroux: Pour un changement complet du tracé du chemin de fer.

M. Pepin: L'étude prévoyait trois options, et c'est alors que les problèmes de financement ont surgi. De la façon dont je l'ai compris, la municipalité a déclaré qu'elle choisirait la première option s'il s'avérait impossible de trouver d'autres fonds ailleurs; il s'agit de l'option de quelque soixante millions de dollars qui prévoit le croisement étagé des voies. J'étais d'accord avec le maire de la municipalité. Puis mon...

M. McKenzie: Vous étiez d'accord avec le maire?

M. Pepin: Oui, j'étais d'accord avec le principe.

M. McKenzie: Eh bien, vous n'étiez pas ministre à ce moment-là.

M. Pepin: Oui, je l'étais.

M. McKenzie: En décembre 1978?

M. Pepin: Non.

M. McKenzie: Eh bien, je parle du PASTU, je parle de décembre 1978. C'est M. Axworthy qui, lorsqu'il était député à l'assemblée législative du Manitoba, s'est servi de son influence auprès du ministre des Transports de l'époque, M. Lang, pour faire bloquer ces fonds.

[Texte]

[Traduction]

• 1545

Mr. Benjamin: Look at what happened to Lang.

Mr. McKenzie: That is right, and he does not even live in Winnipeg. In no way did the city, or the province, ask for this funding to be stopped. They were all very critical of Mr. Axworthy, and his interference in the stopping of this funding, and no way did the city ask, or the province, for that funding to be stopped in December of 1978. They did not support his actions at all. So the delay, of almost a couple of years, is the direct responsibility of the federal government, and they are directly responsible for the \$2.5 million overrun. As far as having another study was concerned, there had been \$1.1 million spent on studies prior to that last one. The last thing we needed was another study. This is something that has been discussed in Winnipeg for the past 50 years—rail movement and the replacement of these two bridges. So your answers to me, and to the member for Provencher, about your having no responsibility for the holding back of those funds, are just not correct. The city and the province did not ask for those funds to be held up, Mr. Axworthy did this, of his own accord. That is why the Municipal & Urban Affairs minister, Mr. Mercier, has said that the federal government could pay the additional costs, because it caused the delay. The mayor has pointed that out time and time again. If he has not made representations to you, he is going to be making formal representations to be reimbursed for \$2.5 million. The province and the city had nothing to do with requesting that those funds be held up in December 1978. What I am after here today is, what are we going to do about reimbursing the City of Winnipeg for \$2.5 million?

Mr. Pepin: You have asked this question a number of times before, and I have answered it a number of times before. This is great sympathy. The way I answered it six months ago was, first of all, I am not familiar with all the local circumstances, but it would seem that these circumstances indicate that there were quite a lot of diverse views on what was the optimum way of dealing with the problem. That would indicate that there was justification in having a study presenting the different alternatives, with a price tag attached to each one of them. To that must be added what I have been informed is of the essence, to get UTAP money you must have such a study, such a demonstration, of the necessity and the viability of the project. So that study, which delayed action, as you have indicated, for which you think the city should be compensated, would have had to be made anyway, in order to get the UTAP funding.

Mr. McKenzie: Do you not just give them \$10 million? Manitoba's share of UTAP is \$10 million; do they have to send in to you some kind of study before they can get that \$10 million?

Mr. Pepin: It has to get CTC approval, Canadian Transport Commission approval, and the approval is given only if all the factors are justified. For example, you have had recently, another case in Toronto, where the CTC requested that some safety precautions should be taken in order to justify the

M. Benjamin: Voyez ce qui est arrivé à M. Lang.

M. McKenzie: C'est vrai, et il ne vit même pas à Winnipeg. Ni la ville ni la province n'ont demandé de quelque façon que ce soit le blocage des fonds en question. Elles étaient tout à fait contre M. Axworthy et son ingérence dans cette affaire. Ni la ville ni la province n'ont fait quoi que ce soit pour obtenir que ces fonds soient bloqués en décembre 1978. Elles n'appuyaient nullement ces démarches. Ainsi, le retard de quelques années est entièrement imputable au gouvernement fédéral; c'est lui qui est directement responsable du dépassement de devis de 2,5 millions de dollars. Pour ce qui est de l'étude qu'il voulait, je dirai que 1,1 million de dollars avaient déjà été affectés aux autres études qui l'avaient précédée. On n'avait vraiment pas besoin d'une étude supplémentaire. On parlait de cette question depuis cinquante ans à Winnipeg: le chemin de fer et le remplacement de ces deux ponts. Ainsi, quand vous répondez au député de Provencher et à moi-même que vous n'étiez nullement responsables du blocage de ces fonds, vous faites erreur. La ville et la province n'ont pas demandé ce blocage. C'est M. Axworthy qui l'a fait, de son propre chef. C'est pourquoi le ministre des Affaires municipales et urbaines, M. Mercier, a dit que le gouvernement fédéral pouvait payer les frais additionnels, puisque c'est lui qui avait causé le retard. Le maire l'a fait remarquer à maintes reprises. Il vous soumettra une demande officielle, s'il ne l'a pas déjà fait, pour se faire rembourser les 2,5 millions de dollars en cause. La province et la ville n'ont jamais demandé que les fonds soient bloqués en décembre 1978. Ce que j'aimerais déterminer aujourd'hui, c'est ce que nous répondrons à la ville de Winnipeg quand elle demandera un remboursement de 2,5 millions de dollars.

M. Pepin: Vous avez déjà posé cette question un certain nombre de fois, et j'y ai déjà répondu un certain nombre de fois. C'est toute une entente! La réponse que je vous ai fournie il y a six mois était celle-ci: tout d'abord, je ne connais pas très bien toute la situation locale, mais il semble que les opinions étaient fort partagées quant à la meilleure façon de régler le problème. Cette divergence de vues tendrait à prouver qu'il était justifié de demander une étude qui présenterait les diverses options et évaluerait le coût de chacune. Il faut ajouter à cela un facteur qui m'a été signalé, c'est-à-dire qu'il faut effectuer une telle étude, démontrer ainsi la nécessité et la viabilité d'un projet pour obtenir de l'argent du PASTU. Ainsi, l'étude qui, selon vous, a retardé les travaux et provoqué une perte pour laquelle la ville devrait être indemnisée, était de toute façon nécessaire pour obtenir des fonds du PASTU.

M. McKenzie: Ne rembourserait-on pas simplement 10 millions de dollars? La part des fonds du PASTU qui revient au Manitoba est de 10 millions de dollars; lui faudrait-il vous soumettre une quelconque étude pour pouvoir toucher ces 10 millions de dollars?

M. Pepin: Il lui faut obtenir l'approbation de la CCT, l'approbation de la Commission canadienne des transports, et celle-ci la donne seulement quand tous les facteurs sont justifiés. Par exemple, il y a eu récemment un autre cas à Toronto où la CCT a demandé que certaines mesures de précaution

[Text]

program—that is the Montgomery Road one. Mr. Giroux might want to add a bit more.

Mr. Giroux: Yes. First of all, the request for funding for the Sherbrooke-MacGregor grade separation must get CTC approval, in order to ensure that the plans that have been devised, in fact, meet the safety requirements of the Railway Act and the regulations that have been established. As the minister has said, there was community-strong opposition to the concept of grade separation; in fact, this still exists now in terms of the Sherbrooke-MacGregor option. That is the reason why Mr. Lang took a decision to ask for a study to be made to look at the various alternatives, one of which was the relocation option, which has since proven to be extremely expensive, but was one which was reviewed when the study was finished. After a number of considerations of that type, the city and the provincial government felt that the Sherbrooke-MacGregor overpass option was still the most viable one, and in fact requested authorization to proceed with it. That was given by you, Mr. Minister, last spring; the date escapes me but I think it was sometime in June.

• 1550

Since then, a request was made in due process to the Canadian Transport Commission to look at the established plans and the safety requirements. Now the CTC has signed what we call the construction order, the order to go ahead with the project which gives the authority to enter into an agreement which is provided for under the terms of the UTAP process. It is my understanding that, in fact, the city itself did not submit its application and requirements two years ago, if my dates are right. That was not taken care of at that time also.

So these are the two circumstances which have led to the delay in actually getting authorization for the project. So even though the minister may say he wants to proceed with the project and thinks it is a valuable project, there is still a requirement under the Railway Relocation and Crossing Act for the Canadian Transport Commission to issue an order, which would be in fact the legal document to authorize the work to be completed and undertaken.

Mr. McKenzie: Do you mean that none of the previous studies which have cost the taxpayers \$1,100,000 never went into any of the requirements that the CTC would need before issuing a permit. Are you telling me that that was the case with the latest \$35,000 study—I believe that was the cost of it—that had to be done in addition to all these other detailed studies? I have seen them. There was one completed in Winnipeg in 1972 which I spent quite a bit of time looking at, and it had every option under the sun there for rail relocation. Everything was there. So why would you still need another study when we have had over a million dollars worth of studies which I am sure must have contained every conceivable option there possibly was?

Mr. Giroux: If I remember correctly, the cost of the study was about \$150,000, and not \$35,000. But the study that was undertaken at the request of Mr. Lang was a reaction to

[Translation]

soient prises pour justifier le projet, en l'occurrence le projet du chemin Montgomery. M. Giroux souhaiterait peut-être compléter.

M. Giroux: Oui. Tout d'abord, j'aimerais mentionner que la demande de fonds pour le croisement étagé des voies Sherbrooke-MacGregor doit être approuvée par la CCT; il s'agit de s'assurer que les plans conçus satisfont en fait aux exigences de la Loi et du Règlement sur les chemins de fer. Comme l'a dit le Ministre, la collectivité était fortement opposée au projet de croisement étagé. En fait, elle est encore opposée à l'option Sherbrooke-MacGregor. C'est pourquoi M. Lang a décidé de demander une étude qui analyserait les diverses options possibles, dont l'option d'un changement de tracé qui s'est depuis avérée extrêmement coûteuse, mais qui est une de celles que l'on a envisagées une fois l'étude terminée. Après un certain nombre d'analyses de ce genre, la ville et la province en sont venues à la conclusion que l'option du viaduc Sherbrooke-MacGregor restait la plus valable et elles ont en fait demandé l'autorisation de commencer les travaux. Et vous avez donné cette autorisation le printemps dernier, monsieur le Ministre; j'oublie la date exacte, mais je crois que c'était au mois de juin.

Depuis lors, on a demandé en bonne et due forme à la Commission canadienne des transports d'examiner les plans et les exigences en matière de sécurité. La CCT a signé ce que l'on appelle l'autorisation des travaux de construction, c'est-à-dire le document qui permet de mettre le projet à exécution, qui permet de conclure une entente prévue dans le cadre du PASTU. Je crois comprendre que la ville elle-même n'a pas soumis sa demande et ses exigences il y a deux ans, si je ne me trompe pas dans les dates. Ça n'a pas été fait à ce moment-là non plus.

Voilà donc les deux facteurs qui ont retardé l'obtention des autorisations nécessaires pour la mise à exécution du projet. Ainsi, même si le Ministre prétend qu'il veut poursuivre le projet et qu'il le trouve valable, il n'en reste pas moins que la Commission canadienne des transports doit, aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, rendre une ordonnance qui, en fait, constitue l'acte qui autorise l'exécution des travaux.

M. McKenzie: Voulez-vous dire qu'aucune des études antérieures qui avaient coûté 1 100 000 dollars aux contribuables ne s'est intéressée aux exigences que la CCT voudrait connaître avant de délivrer un permis? Voulez-vous dire que ce fut le cas pour la dernière étude, celle de 35 000 dollars (je crois que c'est le bon montant), qui a dû être effectuée en plus de toutes les autres études détaillées? Je les ai vues. Une a été effectuée à Winnipeg en 1972; j'ai passé pas mal de temps à l'examiner, et pratiquement toutes les options imaginables pour le déplacement du chemin de fer y étaient mentionnées. Tout y était. Alors, pourquoi fallait-il une autre étude, quand nous avions déjà pour plus d'un million de dollars d'études qui, j'en suis sûr, devaient envisager toutes les options imaginables?

M. Giroux: Si je me souviens bien, cette étude a coûté environ 150 000 dollars et non 35 000 dollars. Toutefois, j'aimerais mentionner que l'étude effectuée à la demande de M.

[Texte]

community feelings that really all of the options had not been looked at. It was not a detailed study of the actual cost of the grade separation. It was a study to look at the various options, one of which was the Sherbrooke-MacGregor option, but one of which also was a very fundamental one—that of the relocation of the Canadian Pacific tracks to an area around Winnipeg so as to avoid this pretty large grade separation project of the Sherbrooke-MacGregor overpass. The minister at that time decided that he needed a further opinion on the viability of proceeding with the Sherbrooke-MacGregor overpass. So the consultant at that time was requested to talk to a number of people, including the railways and community groups, and to take a look at all of the possible effects of such an undertaking. So the purpose of the study was to make sure that any decision to go ahead with Sherbrooke-MacGregor would be taken in the context of knowing what would be the implications of the other options, including the relocation.

Mr. McKenzie: Are you telling me that, if Mr. Axworthy had not interfered in December 1978, the permit would just have been issued as of yesterday or today—that is even if he had not used his influence on Mr. Lang to hold up that original funding that the City of Winnipeg was requesting?

Mr. Pepin: As an official, Mr. Giroux is not supposed to look behind a request of the minister.

Mr. McKenzie: Well, I would prefer the answer from you.

Mr. Pepin: Well, I was not there. Obviously Mr. Lang judged, and Mr. Giroux has said that. And there was sufficient discussion, sufficient diversity of views expressed on the subject to justify the inquiry. Now as to what role Mr. Axworthy played in that, I am sorry; you were there, I was not. As far as Mr. Giroux is concerned, the minister had made the decision that such an inquiry was needed and as a good civil servant he took his marching order from the minister.

• 1555

Mr. McKenzie: Well, in your opinion, even if there had not been the intervention of Mr. Axworthy, the permit would have not been issued until almost December 1980.

Mr. Pepin: That is hypothetical. I cannot judge that really. But the fact of the matter is that Mr. Lang—who incidentally is from Winnipeg and still is in Winnipeg though you said he was not in Winnipeg . . .

Mr. McKenzie: Well, he is from Saskatoon, but he now lives and works in Winnipeg.

Mr. Pepin: . . . anyway, confronted with the diversity of views he judged that there was a need for such an inquiry where the three options would be assessed in financial terms. And that is what the study did.

Mr. McKenzie: Well in December 1978 the province and the city had agreed that they would proceed with the overpass. They were all ready to go. Mr. Lang was going to allot the funds and then he decided after Mr. Axworthy's intervention

[Traduction]

Lang faisait suite à des protestations de la collectivité qui estimait que les autorités n'avaient pas vraiment envisagé toutes les options. Il ne s'agissait pas d'une étude détaillée du coût réel d'un croisement étagé des voies. Il s'agissait plutôt d'une analyse des diverses options, dont l'option Sherbrooke-MacGregor et une autre option très radicale, soit le déplacement du chemin de fer du Canadien Pacifique vers la périphérie de Winnipeg, de manière à éviter la construction de cet imposant croisement étagé, le viaduc Sherbrooke-MacGregor. Le ministre de l'époque a jugé qu'il lui fallait obtenir une autre opinion sur la viabilité du projet de viaduc Sherbrooke-MacGregor. On a donc demandé à l'expert-conseil de l'époque de parler à un certain nombre de personnes, dont des représentants de la société de chemin de fer et de la collectivité, et d'examiner tous les effets que pourrait avoir un tel projet. Ainsi, on a demandé cette étude pour s'assurer de bien connaître toutes les particularités des autres options, dont celle du déplacement, avant d'adopter l'option du viaduc Sherbrooke-MacGregor.

M. McKenzie: Est-ce à dire que, si M. Axworthy ne s'était pas ingéré dans cette affaire en décembre 1978, le permis aurait de toute façon été délivré hier ou aujourd'hui, autrement dit, que les choses se seraient passées de la même façon même s'il ne s'était pas servi de son influence auprès de M. Lang pour obtenir le blocage des fonds que la ville de Winnipeg avait demandés au départ?

M. Pepin: A titre de fonctionnaire, M. Giroux n'est pas censé mettre en question une demande du Ministre.

M. McKenzie: Eh bien, je préférerais que vous répondiez.

M. Pepin: Eh bien, je n'y étais pas. De toute évidence, M. Lang a jugé que l'étude était justifiée; M. Giroux l'a dit, et suffisamment de discussions ont eu lieu, suffisamment d'opinions diverses ont été exprimées sur le sujet pour la justifier. Maintenant, pour ce qui est de l'ingérence de M. Axworthy, je regrette . . . Vous y étiez, moi je n'y étais pas. Pour ce qui est de M. Giroux, le Ministre avait décidé qu'une telle étude était nécessaire et, comme tout bon fonctionnaire, il a exécuté les ordres de son supérieur.

M. McKenzie: A votre avis, le permis n'aurait pas été délivré avant les environs du mois de décembre 1980, même si M. Axworthy ne s'était pas ingéré dans l'affaire.

M. Pepin: C'est une supposition. Je ne peux pas vraiment dire. Mais le fait est que M. Lang, qui, en passant, vient de Winnipeg et s'y trouve toujours, quoique vous ayez affirmé le contraire . . .

M. McKenzie: En fait, il est de Saskatoon, mais il habite et travaille maintenant à Winnipeg.

M. Pepin: Quoi qu'il en soit, il a jugé, vu la diversité des opinions qui étaient exprimées, qu'il était nécessaire de faire effectuer une étude qui évaluerait le coût des trois options. Et c'est effectivement ce à quoi l'étude a servi.

M. McKenzie: Eh bien, en décembre 1978, la province et la ville avaient convenu de construire le viaduc. Elles étaient prêtes à commencer les travaux et s'attendaient à ce que M. Lang leur accorde des fonds. C'est alors qu'il a décidé, à la

[Text]

that he would have another study. So the delay was strictly the responsibility of the federal government and I doubt very much, if he had not interfered, that permit would have been issued long before December 1980. So it is the responsibility of the federal government. They are responsible for the delay, and it has nothing to do with the city and the province, this delay. They have made their remarks perfectly clear time and time again. They did not support Mr. Axworthy's actions and you have cost them, you the present government, \$2.5 million. You study the sequence of events and you give me an answer as to when this permit would have been issued if Mr. Axworthy had not interfered in December 1978.

Mr. Pepin: Well the only thing I can say is that my impression from reading files and listening to people is that had the study which cost \$135,000 to the federal government, and to which Mr. Giroux referred, not been made, a number of people in Winnipeg would still be wondering how much it would have cost to go the whole way. So at least the decision may have been the same as the one which would have been taken two years ago, but hopefully it is one which has been made in full knowledge of the costs . . .

Mr. McKenzie: They have been asking themselves that question for 50 years.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): This is your last question, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: That is why the city and the province said enough is enough; we have been talking about this for 50 years; those two bridges are under weight restrictions; we are going to have to get something to go across those tracks pretty fast; we cannot talk about it for another 50 years; we want to proceed with the Sherbrooke-MacGregor overpass. There is no way because another "goof" occurred in the 51st year, that we are going to start having more studies and more discussions on it. So that is not a very valid argument. I would like your officials to look into giving me an opinion as to when the permit would have been issued if Mr. Axworthy had not interfered in December 1978.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have three or four items I would like to raise with the Minister. The first one has to do with the statements he made in Regina last Thursday as quoted in the *Leader-Post* of Regina, and the CKRM radio station was kind enough to let me hear the tapes of his interview with them. The comments we heard shocked a lot of us, so I would like to ask the minister if he would want to clarify or expand upon what he said with reference to, for example, the final decision on whether to accept the price tag on the CPR Union Station in Regina of \$3.2 million, not likely to be reached until next spring. Is that an accurate report of what he said? In his interview with CKRM radio, and I am paraphrasing, I do not want to misquote the minister, he said something to the effect that this multimodal station concept is experimental and we are going to be cautious and take our time, et cetera. The minister knows the background of this matter as well or better than I do. I wonder if he would want to elaborate on what he was quoted as saying or what I heard him say on a tape

[Translation]

suite de l'intervention de M. Axworthy, de faire effectuer une autre étude. Le retard est donc entièrement imputable au gouvernement fédéral, et je crois sincèrement que, s'il n'était pas intervenu, le permis aurait été délivré bien avant le mois de décembre 1980. Ainsi, c'est la faute du gouvernement fédéral. C'est lui qui est responsable du retard, et non la ville et la province. Elles ont précisé leur position à maintes reprises. Elles n'appuyaient pas les démarches de M. Axworthy, et vous, le gouvernement actuel, leur avez occasionné une perte de 2,5 millions de dollars. Examinez bien l'enchaînement des événements et dites-moi quand le permis aurait été délivré si M. Axworthy n'était pas intervenu en décembre 1978.

Mr. Pepin: Eh bien, tout ce que je peux dire c'est que, à en juger par ce que je lis dans les dossiers et ce que les gens me disent, si l'étude qui a coûté 135 000 dollars au gouvernement fédéral et à laquelle M. Giroux faisait allusion n'avait pas été effectuée, un certain nombre de personnes de Winnipeg se demanderaient encore combien il en aurait coûté d'opter pour la solution radicale. Ainsi, on a peut-être pris la même décision que l'on aurait prise il y a deux ans, mais, au moins, il est permis de croire qu'on l'a prise en sachant parfaitement ce qu'il en coûterait . . .

Mr. McKenzie: C'est une question qu'ils ressassaient depuis cinquante ans.

Le président suppléant (M. Deniger): C'est votre dernière question, M. McKenzie.

Mr. McKenzie: C'est pourquoi la ville et la province ont dit: Suffit! Voilà cinquante ans que nous en parlons. Ces deux ponts sont assujettis à des limites de poids. Il va falloir trouver un moyen de traverser ces voies très bientôt. Nous ne pouvons nous permettre d'en parler encore pendant cinquante ans. Nous voulons mettre à exécution le projet de viaduc Sherbrooke-MacGregor. Ce n'est pas parce qu'une autre gaffe a été commise au cours de la cinquante et unième année que nous allons commencer à réétudier et rediscuter la question. Ce n'est donc pas un très bon argument. J'aimerais que vos adjoints essaient de me dire quand le permis aurait été délivré si M. Axworthy n'était pas intervenu en décembre 1978.

Le président suppléant (M. Deniger): M. Benjamin.

Mr. Benjamin: Il y a trois ou quatre questions que j'aimerais poser au Ministre. La première concerne les déclarations qu'il a faites à Regina jeudi dernier, déclarations qui ont été citées dans le *Leader-Post* de Regina; le poste de radio CKRM a eu l'obligeance de me laisser écouter les bandes sur lesquelles il a enregistré l'entrevue avec le Ministre. Les déclarations en questions ont choqué un bon nombre d'entre nous. J'aimerais par conséquent demander au Ministre s'il aimerait préciser davantage ce qu'il a dit au sujet, par exemple, de l'acceptation ou du refus du coût de 3,2 millions de dollars prévu pour la gare Union du CP à Regina, choix qui ne sera probablement pas fait avant le printemps prochain. Est-ce un compte rendu exact de ce qu'il a dit? Au cours de l'entrevue qu'il a accordée au poste de radio CKRM—je paraphrase ses propos, correctement, je l'espère—il a mentionné quelque chose signifiant que ce projet de gare multimodale était expérimental, qu'il fallait faire attention et prendre son temps, et ainsi de suite. Le Ministre connaît le fond de cette histoire aussi bien, sinon

[Texte]

recording. Is that correct, or do you want to clarify it, or correct it in any way?

• 1600

Mr. Pepin: No I do not have to correct it because it happens to be good information. There are two issues to resolve, two points to finalize. The first one has to do with Treasury Board approval of the addition of \$3.2 million to VIA Rail's capital budget. At the moment VIA Rail is preparing details, I understand, for Treasury Board to approve that. How long would it take Monsieur Giroux?

Mr. Giroux: We expect by Friday to have that pretty well complete, so that it can go to Treasury Board.

Mr. Pepin: Then it will take another three weeks to go through Treasury Board . . .

Mr. Giroux: About that.

Mr. Pepin: So that will take about a month, I would say. That is what I thought. But then there is a second item which has to be resolved. The Saskatchewan Transportation Commission, associated with VIA Rail in this, is negotiating the details of the use of the station with VIA, and that will likely take a bit more time. Mr. Giroux again may be more specific than I am. I will stop now to let him be more precise.

Mr. Giroux: I think you said it properly, Mr. Minister; the authorization for VIA to purchase the station from CP requires Treasury Board approval, and that is being handled and on its way. As I indicated, by Friday we will have most of the information we need from VIA and it will be going over to Treasury Board in the next two to three weeks. That is the first part. It allows VIA to then purchase the station because it authorizes them to use funds. As you know Mr. Benjamin capital budget funds come from government appropriations so it requires that kind of authorization.

The second part, however, is the actual negotiations with the Saskatchewan Transportation Commission as to exactly what will be involved in this multi-modal station, the kinds of modifications, improvements which will be needed to the station, to the facilities around the station to be able to put this concept into play, and it is really the first one across Canada on which it will be tested. In that sense it is quite "experimental". Both VIA and the Saskatchewan Transportation Commission will be starting from a base of not too much knowledge, on how these function and interact. That is when the estimate was given that this could well take until next spring to be finalized in terms of actually knowing what this will represent. That is the distinction between the two.

Mr. Pepin: Just a footnote on the experimental character of this, if my memory serves me well, the department has identified two or three . . .

[Traduction]

mieux que moi. Je me demande s'il serait intéressé à préciser les propos que le journal a reproduit ou les propos que je l'ai entendu tenir dans l'enregistrement magnétique. Est-ce bien ce qu'il a dit? Souhaiterait-il apporter des précisions ou des corrections?

M. Pepin: Non, je n'ai pas à corriger, car cette information est juste. Il a deux points à régler. Le premier a trait à l'approbation, par le Conseil du Trésor, du versement de 3,2 millions de dollars au budget d'immobilisations de VIA Rail. Cette dernière prépare actuellement, si mes renseignements sont bons, un plan détaillé que le Conseil du Trésor pourrait approuver. Combien de temps faudra-t-il, monsieur Giroux?

M. Giroux: Nous comptons l'avoir passablement terminé d'ici à vendredi; ensuite, nous pourrions soumettre le document au Conseil du Trésor.

M. Pepin: Ensuite, il faudra un autre trois semaines pour que le Conseil du Trésor l'examine . . .

M. Giroux: Environ.

M. Pepin: Donc, il faudrait environ un mois, je dirais. C'est ce que je pensais. Cependant, il y a un autre point à régler. La commission des transports de la Saskatchewan, qui collabore avec VIA Rail à ce projet, négocie actuellement avec cette société le détail d'une entente concernant l'utilisation de cette gare, et cette négociation prendra sans doute un peu plus de temps. Encore une fois, M. Giroux pourrait peut-être vous en dire plus long que moi. Je lui cède donc la parole.

M. Giroux: Je crois que vous avez dit ce qu'il fallait, monsieur le Ministre. VIA Rail doit obtenir l'autorisation du Conseil du Trésor pour pouvoir acheter la gare du CP; les négociations en ce sens progressent. Comme je l'ai déjà mentionné, nous aurons recueilli d'ici à vendredi la majeure partie des renseignements que VIA Rail doit nous fournir, et le tout sera soumis au Conseil du Trésor au cours des deux ou trois prochaines semaines. C'est la première étape. Elle permet à VIA Rail d'acheter la gare, puisqu'elle l'autorise à se servir des fonds. Comme vous le savez, monsieur Benjamin, les fonds d'immobilisations proviennent de crédits affectés par le gouvernement; il faut donc ce genre d'autorisation.

La deuxième étape consiste à négocier avec la commission des transports de la Saskatchewan afin de déterminer exactement en quoi consistera la gare multimodale, les genres de modifications qu'il faudra rapporter à la gare même et aux installations qui l'entourent afin de pouvoir réaliser ce projet, qui est vraiment le premier du genre au Canada, un essai en quelque sorte. Il s'agit donc d'un projet essentiellement «expérimental». VIA Rail et la commission des transports de la Saskatchewan se lanceront toutes deux dans ce projet sans trop savoir comment les divers éléments fonctionnent et quels sont les liens entre eux. C'est quand les estimations ont été faites qu'il a été déterminé qu'il faudrait peut-être jusqu'au printemps pour savoir exactement quel travail cela représenterait. C'est la distinction qui existe entre les deux.

M. Pepin: J'aimerais seulement formuler une remarque sur la nature expérimentale de ce projet; si ma mémoire est bonne, le Ministère a recensé deux ou trois . . .

[Text]

Mr. Giroux: Two. There is another one at Lévis.

Mr. Pepin: ... to be a pilot project and to find out how it works, how much it costs, what benefits are to be gained from it. I am quite sure that there will be a lot of other municipalities eager and willing to follow that example. By the way I praise you for having given so much attention to it. Before doing that, the department would like to know really a bit more about the benefits to be gained. That is why I talked about the experimental character of this, but it does not have any effect; it does not add to the difficulties as far as Regina is concerned.

Mr. Benjamin: Well I take it then the minister and Mr. Giroux are in fact correcting or adding to your statement that the decision of Treasury Board has to do with the approval of the purchase, not necessarily the providing of another \$3.2 million in capital funds, but it has to do with the approval of the purchase and, of course that will not take till spring.

Mr. Pepin: No.

• 1605

Mr. Benjamin: But what will take until spring, which everybody knows, are the negotiations between STC and VIA Rail, not only on sharing of ownership and control, but approval of blueprints, calling for tenders, all of that. It will take until spring until the work can start. You see, Mr. Chairman ...

Mr. Pepin: That is exactly what I said in Regina, if I may, that is it exactly.

Mr. Benjamin: Well, I do not know whether the minister was badly reported ...

Mr. Pepin: No, no.

Mr. Benjamin: ... or was not explicit enough.

Mr. Pepin: I took shortcuts.

Mr. Benjamin: The minister in charge of STC then obviously has misinterpreted what the minister said because he took it to mean, and I must confess that so did I, that whether or not the thing would even be approved would take until spring let alone the negotiations between STC and VIA Rail.

All right then, I am glad that is straightened out and I can now reassure the minister in charge of STC in Regina and I am sure the Minister of Transport in Ottawa will do the same thing, that they should continue on and get going with completing the negotiations with VIA Rail.

Am I correct in my question that the approval of Treasury Board is an approval of the agreement between CPR and VIA for the purchase and the expenditure of that \$3.2 million, or thereabouts, that it is not necessarily an additional or new \$3.2 million of funds required by VIA Rail?

[Translation]

M. Giroux: Deux. Il y en a un autre à Lévis.

M. Pepin: ... qui serviront de pilotes et permettront de déterminer comment un tel système fonctionne, combien il coûte et quels avantages il présente. Je suis assez convaincu du fait que beaucoup d'autres municipalités seront anxieuses de suivre cet exemple. En passant, je vous félicite d'y avoir accordé autant d'attention. Avant d'en venir à cela, le Ministère aimerait connaître un peu mieux les avantages qu'il y a à en tirer. C'est pourquoi j'ai parlé de la nature expérimentale du projet. Toutefois, cette affirmation ne change rien aux faits; elle ne rend pas les choses plus difficiles pour Regina.

M. Benjamin: Eh bien, j'en conclus que le Ministre et M. Giroux corrigent ou complètent en fait la déclaration que vous avez faite et selon laquelle la décision du Conseil du Trésor porte sur l'approbation de l'achat et pas nécessairement sur la prestation additionnelle de 3,2 millions de dollars en fonds d'immobilisations; elle porte sur l'approbation de l'achat et, bien entendu, il ne faudra pas jusqu'au printemps pour se prononcer là-dessus.

M. Pepin: Non.

M. Benjamin: Mais, ce qui durera jusqu'au printemps, comme chacun le sait, ce sont les négociations entre la commission des transports de la Saskatchewan et VIA Rail concernant non seulement le partage de la propriété et du contrôle, mais aussi l'approbation des plans, les appels d'offres et tout cela. Il faudra attendre jusqu'au printemps avant de pouvoir commencer le travail. Vous voyez, monsieur le président ...

M. Pepin: Si vous me permettez, c'est exactement ce que j'ai dit à Regina, c'est exactement ça.

M. Benjamin: Eh bien, j'ignore si les propos du Ministre ont été mal rapportés ...

M. Pepin: Non, non.

M. Benjamin: ... ou s'ils n'étaient pas assez clairs.

M. Pepin: J'ai abrégé un peu.

M. Benjamin: Dans ce cas, le ministre responsable de la commission des transports de la Saskatchewan a manifestement mal interprété ce que le Ministre a dit, parce qu'il a compris, comme moi, je dois l'avouer, que, peu importe qu'il y ait ou non approbation, il faudrait attendre jusqu'au printemps, sans compter les négociations entre la commission des transports de la Saskatchewan et VIA Rail.

Parfait alors, je suis heureux que cette question ait été éclaircie. Je peux maintenant confirmer au ministre responsable de la commission des transports de la Saskatchewan à Regina, et je suis certain que le ministre des Transports à Ottawa en fera de même, qu'il devrait poursuivre les négociations avec VIA Rail.

Ai-je raison si je dis que l'approbation du Conseil du Trésor porte sur l'entente conclue entre le CP et VIA Rail en vue de l'achat de la gare et sur la dépense de quelque 3,2 millions de dollars, et qu'elle ne porte nécessairement sur des fonds additionnels ou nouveaux de 3,2 millions de dollars dont VIA Rail aurait besoin?

[Texte]

Mr. Pepin: The way I see it, and Mr. Girooux will not hesitate to correct me—he is quite allowed to do that as far as I am concerned—the deal was approved by the two boards, the board of CP and the board of VIA Rail. Now, the board of VIA Rail can approve whatever they want, somebody has got to find the money, as Mr. Giroux said a moment ago. What is before Treasury Board now is the approval, not of the project itself because that is approved, of the amount of money that will go to the project. Am I right? A bit more than that?

Mr. Giroux: A bit more. The VIA Rail capital budget was, in fact, approved previously this year. It did not provide for the actual purchase of the Regina station. Under the terms that VIA operates, this requires what you could call an amendment to its capital budget in order to get the authority to purchase the CP station. However, we expect that VIA will be able to do this within the over-all amounts of money that have been approved for this year. So, it will not require new money, but it will require an authorization under the existing global funding envelope that they have to purchase the station.

Mr. Benjamin: Okay, that is what I wanted to hear, Mr. Chairman. VIA Rail already has the money, they just need an approval to spend it on this instead of something else. The capital budget has already been approved for them and they want to use \$3.2 million of it for this purpose and that all that is needed is the approval.

Mr. Pepin: They want to add \$3.2 million to their budget.

Mr. Benjamin: That is not what Mr. Giroux said.

Mr. Pepin: No?

Mr. Giroux: A global amount of money was approved for the capital budget of VIA. Within that global amount, as I understand it, and I do not know the exact, specific details, but there are some projects that are not going as fast as other projects so money is available. However, the particular project, and VIA is required to get actual project approvals, has not been approved by Treasury Board. What is needed is approval to authorize that funds be made available from its capital budget for this purpose, that is what we are seeking.

Mr. Benjamin: All right. It is an approval of the purchase. In a nutshell, then, the money has already been authorized and it is to use that portion of the money for another purpose that is the approval that is being sought. And I presume, then, that the minister has some confidence, some certainty that sometime in the next three weeks, four at the most, Treasury Board and Cabinet will have given the approval for the purchase.

Mr. Pepin: I do not worry about the Treasury Board aspect of it, okay? I hope the other two parties, that is, the Saskatchewan Transportation Corporation and VIA can come to agree on details.

Mr. Benjamin: But surely that is a separate matter and something that they will have to settle?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: I am assuming, the Minister's and the government's policy is still committed to the multimodal con-

[Traduction]

M. Pepin: Moi, je le comprends ainsi, et M. Giroux n'hésitera pas à me corriger (il est parfaitement en droit de le faire, selon moi): l'entente a été approuvée par les deux conseils, le conseil du CP et le conseil de VIA Rail. Or, le conseil de VIA Rail peut approuver tout ce qu'il veut, il faut quand même que quelqu'un trouve l'argent, comme M. Giroux l'a mentionné il y a quelques instants. La tâche du Conseil du Trésor consiste à approuver non pas le projet lui-même, puisqu'il a déjà été approuvé, mais la somme qui sera affectée au projet. Ai-je raison? Un peu plus?

M. Giroux: Un peu plus. Le budget d'immobilisations de VIA Rail a en fait été approuvé plus tôt cette année. On n'y avait pas prévu l'achat de la gare de Regina. Aux termes des dispositions qui régissent VIA Rail, il faut modifier son budget d'immobilisations pour pouvoir faire autoriser l'achat de la gare du CP. Cependant, nous nous attendons à ce que VIA Rail puisse le faire dans les limites des sommes globales qui ont été approuvées pour cette année. Ainsi, il ne faudra pas d'autre argent, mais bien une autorisation qui permettra d'affecter une partie du budget global à l'achat de la gare.

M. Benjamin: Très bien. C'est ce que je voulais entendre, monsieur le président. VIA Rail a déjà l'argent. Il lui faut seulement l'autorisation de l'affecter à ce projet au lieu d'un autre. Son budget d'immobilisations a déjà été approuvé, et elle veut affecter 3,2 millions de dollars à ce projet. Tout ce qu'il faut, c'est une autorisation.

M. Pepin: VIA Rail veut ajouter 3,2 millions de dollars à son budget.

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que M. Giroux a dit.

M. Pepin: Non?

M. Giroux: Une somme globale a été approuvée pour le budget d'immobilisations de VIA Rail. Si je comprends bien, quoique je ne connaisse pas tous les détails, il y a des projets qui tardent plus que d'autres, et il y a donc une partie de cette somme globale qui est disponible. Toutefois, ce projet particulier n'a pas été approuvé par le Conseil du Trésor, et VIA Rail est tenue de vraiment faire approuver les projets. Ce qu'il lui faut, c'est d'obtenir l'autorisation d'affecter une partie de son budget d'immobilisation à ce projet. C'est ce que nous cherchons à obtenir.

M. Benjamin: Très bien. Il s'agit de faire approuver l'achat. Bref, la somme en cause a déjà été approuvée, et, ce que l'on cherche à obtenir, c'est l'autorisation d'affecter une partie de cette somme à des fins autres. Je présume donc que le Ministre est assez certain du fait qu'à un certain moment au cours des trois prochaines semaines (quatre tout au plus), le Conseil du Trésor et le Cabinet approuveront l'achat.

M. Pepin: Je ne m'inquiète pas pour ce qui est du Conseil du Trésor. Cependant, j'espère que les deux autres parties, soit la commission des transports de la Saskatchewan et VIA Rail parviendront à s'entendre sur les détails.

M. Benjamin: Mais c'est sûrement une question à part, une chose qu'elles devront régler entre elles?

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: Je suppose que le Ministre et le gouvernement s'intéressent toujours au concept multimodal, et le fait que le

[Text]

cept, and I am satisfied on that with many reassurances from the Minister and two of his predecessors.

• 1610

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Benjamin: So there is no problem there. VIA Rail and STC will have to work out their arrangement. Their discussions have already been going on and I have some confidence that that will happen. They may have some arguments and fights, and I may have to ask the Minister to kick them both around a little bit—I will even help, in order to get them to reach an agreement quickly.

Mr. Chairman, I am afraid that there is too much effort, in my opinion, in the ministry, and I do not blame the Minister for this because it has been there for too many years—there are too many bureaucrats in there who have propellers and jet engines for brains. That is the sum total of their thinking. The ministry of Transport wants to keep tight control over the operations of VIA Rail so that it does not hurt bus companies or airlines, in their view. But I certainly hope the Minister will see to it that VIA Rail gets the full support, backing and encouragement, not only of himself, which I am confident of, but of his own ministry.

Mr. Chairman, on another matter . . .

Mr. Pepin: You know, I am the Minister, and if ever you get there, which is doubtful, you would be coded, occasionally, by the realization of the amounts of money that are being spent. It is wonderful, it is pleasant—easy to be enthusiastic about passenger rail transportation, and I am, but I am cooled regularly by the realization of the amounts of money that go into it, and you would be too in similar circumstances. What is the VIA budget—300-odd million dollars?

Mr. Giroux: Plus capital.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Minister has got to sort this out with his people in his own ministry. The decision has already been made by the government and it is not an expenditure, it is not money spent, it is money invested.

Mr. Pepin: We are not going back at all.

Mr. Benjamin: It is money invested, not money spent, and it is about time it was looked at in that fashion. The return on that investment over the next 20, 30 years will more than compensate the government and the taxpayers.

Mr. Chairman, in 1974 the Prime Minister said that there would be LRCs running by 1976. That high speed, 150 mile-an-hour trains would be running by 1982. He is referring particularly to the Toronto-Montreal-Ottawa corridor, as well as Windsor and Quebec. Six years later the average speed of our trains from Toronto to Ottawa is 48 miles-per-hour.

I believe the Canadian Institute of Guided Ground Transport study conflicts substantially with the MOT southern

[Translation]

Ministre et deux de ses prédécesseurs me l'aient assuré bien des fois me convaincre.

M. Pepin: Oui.

M. Benjamin: Il n'y a donc pas de problème de ce côté-là. VIA Rail et la commission des transports de la Saskatchewan devront négocier leur entente. Elles ont déjà engagé des discussions, et j'ai espoir qu'elles parviendront à cette entente. Il faudra peut-être des disputes et du chamaillage, et je serai peut-être forcé de demander au ministre de les secouer un peu toutes deux—je serais même prêt à aider—pour qu'elles en arrivent rapidement à une entente.

Monsieur le président, je crains qu'il y ait un certain encombrement au sein du ministère. Je ne blâme pas le ministre, car la situation existe depuis trop longtemps. Il y a trop de bureaucrates dans cette boîte qui ont une hélice ou un réacteur à la place du cerveau. Leur pensée se borne à cela. Le ministère des Transports souhaite exercer un contrôle strict sur les opérations de VIA Rail afin qu'elles ne nuisent pas aux opérations des services d'autobus ou des compagnies aériennes. Cependant, j'espère bien que le ministre verra à ce que VIA Rail jouisse d'un appui inconditionnel et reçoive tous les encouragements voulus, non seulement de sa part, puisque je crois à ses bonnes intentions, mais aussi de la part des fonctionnaires de son propre ministère.

Monsieur le président, dans une autre veine . . .

M. Pepin: Vous savez, je suis le ministre, et si jamais vous parveniez à ce poste, ce dont je doute, vous déchanteriez parfois à l'idée des sommes qui sont dépensées. Il est merveilleux, agréable et facile de s'enthousiasmer pour le transport de voyageurs par train, et je suis moi-même enthousiaste, mais je suis régulièrement ramené à la dure réalité quand je vois les sommes qui y sont englouties; vous perdriez aussi un peu de votre enthousiasme en pareilles circonstances. Quel est le budget de VIA Rail, quelque 300 millions de dollars?

M. Giroux: Plus le capital.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre doit mettre de l'ordre dans tout cela avec ses adjoints, dans son propre ministère. La décision a déjà été prise par le gouvernement, et il ne s'agit pas d'une dépense, mais bien d'un investissement.

M. Pepin: Nous ne retournons pas du tout en arrière.

M. Benjamin: Il s'agit d'un investissement et non d'une dépense, et il est à peu près temps que nous l'envisagions de cette façon. Les bienfaits que procurera cet investissement au cours des vingt ou trente prochaines années dédommageront amplement le gouvernement et les contribuables.

Monsieur le président, le Premier ministre a dit en 1974 qu'il y aurait des trains LRC en service en 1976, qu'il y aurait des trains très rapides, capables de faire du 150 milles à l'heure, en 1982. Il songeait en particulier au corridor Toronto-Montréal-Ottawa, ainsi qu'aux destinations de Windsor et Québec. Six ans plus tard, la vitesse moyenne de nos trains sur la ligne Toronto-Ottawa est de 48 milles à l'heure.

Je crois que l'étude du Canadian Institute of Guided Ground Transport contredit sensiblement l'étude effectuée par

[Texte]

Ontario multi-modal passenger study. The ministry's study said that it would take 12 years to bring high speed trains into service and the CIGGT people at Queen's University said it would take five years for 124 mile-per-hour service, and slightly longer for 160-mile-an-hour service.

Mr. Chairman, would the Minister tell me whether it is a fact no further decisions will be made on expansions of airports, STOL services, or anything else, until a less costly alternative is found for the travelling public such as high-speed inter-city preferably electrified trains. I note the quotes from the Transport Development Centre, which is in your ministry, Mr. Pepin.

The Centre has many reservations about the study's conclusions and the institute's conclusions on the potential for a high-speed rail service might be overly enthusiastic.

It has been the experience of countries in western Europe, eastern Europe, and Japan, and a few other places, that this concept has proven viability, efficiency, and even profitability. Will there be a change in the direction of the ministry's attitude or policy in putting some emphasis here, in light not only of efficiency and better value for the bucks invested, but of the energy crisis, pollution, safety, convenience, you name it? What is the minister's attitude on what the Queen's University people have had to say in this three-volume report of theirs?

• 1615

Mr. Pepin: Well, this would imply that these particular studies have resolved the problems once and for all; that they are right, and the rest of the other people who maintain something else are wrong; I am sorry, but it is not that simple. You will have a study coming out on the other side from also very learned people on every one of these subjects, as you well know, Mr. Benjamin. There are as many views as you care to have. So, Mr. Giroux will give you a short report on the situation on the LRC. My understanding from the press yesterday, is that we are getting closer. Mr. Giroux will indicate also why there has been some delay, and there are a number of factors causing that delay. Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Minister, the question of the LRC's: our understanding—and I understand Mr. Roberts, President of VIA Rail will be here tomorrow and he will have, I am sure, quite more detailed information—is that the LRC's will be ready for testing towards the fall of 1981, and could even be ready, in fact, sooner than that, but I am not quite sure as to how much sooner, and certainly for actual implementation, not too long after that. As you are aware, the LRC's built actually by Bombardier are in fact being tested now in the United States because Bombardier did build two LRC's for AMTRAK, and they are being tested on the east coast, I think between Boston and New York. Preliminary indications are that the results of those tests are quite favourable in terms of the actual technology.

[Traduction]

le ministère des Transports sur les services de transport voyageurs multimodaux dans le sud de l'Ontario. Dans cette dernière étude, il est dit qu'il faudrait douze ans pour mettre en service des trains rapides; par contre, il est dit dans l'étude du CIGGT de l'université Queen's qu'il faudrait cinq ans pour mettre en service des trains capables de faire du 124 milles à l'heure et un peu plus longtemps pour mettre en service des trains capables de faire du 160 milles à l'heure.

Monsieur le président, le Ministre pourrait-il me dire si c'est vrai qu'aucune autorisation ne sera accordée pour l'expansion d'aéroports, la mise sur pied de services d'ADAC ou quoi que ce soit d'autre, tant qu'on n'aura pas trouvé un autre mode de transport voyageurs moins coûteux, par exemple, un service interurbain de trains rapides fonctionnant de préférence à l'électricité. Je remarque les citations du Centre de développement des transports, qui fait partie de votre ministère.

Le Centre a de nombreuses réserves à formuler au sujet des conclusions de l'étude, et l'Institut surestime peut-être les possibilités de mettre en service des trains rapides.

Il a été démontré dans des pays d'Europe de l'Ouest et d'Europe de l'Est, ainsi qu'au Japon et dans quelques autres pays qu'un tel service peut être viable, efficace et même profitable. Le ministère modifierait-il son attitude ou sa politique en mettant l'accent sur cet aspect, non seulement parce que le système semble efficace et rentable, mais aussi compte tenu, d'une part, de la crise de l'énergie et de la pollution et d'autre part, de la sécurité, du côté pratique et que sais-je encore? Comment a réagi le Ministre à ce rapport en trois volumes du groupe de l'université Queen's?

M. Pepin: Eh bien, cela voudrait dire que ces études ont permis de résoudre les problèmes une fois pour toutes, que ces gens-là ont raison et que tous ceux qui pensent différemment ont tort. Je regrette, mais ce n'est pas aussi simple. Comme vous le savez très bien, monsieur Benjamin, une étude aux conclusions différentes sera présentée par des gens également très compétents dans chacun de ces domaines. Il existe autant d'opinions que vous voulez bien en admettre. Monsieur Giroux vous exposera donc brièvement où en est le train LRC. D'après ce que j'ai pu comprendre dans les journaux d'hier, nous approchons du but. Monsieur Giroux énumérera également les facteurs qui ont causé ce retard. Monsieur Giroux.

M. Giroux: Voici, monsieur le ministre: nous croyons—et je crois que M. Roberts, le président de VIA Rail, sera ici demain et il pourra certainement vous donner plus de détails—que le train léger-rapide-confortable pourra être mis à l'essai à l'automne 1981 et peut-être même avant, bien que je ne puisse dire exactement combien de temps avant, et chose certaine, il pourra être mis en exploitation peu de temps après. Comme vous le savez, les trains LRC construits par Bombardier sont actuellement mis à l'essai aux États-Unis. Bombardier a en effet construit pour Amtrak deux de ces trains qui sont mis à l'essai sur la côte est, entre Boston et New York je crois. Les premiers résultats des tests indiquent que le côté technique est satisfaisant.

[Text]

The delays with respect to the LRC system, in a nutshell, were really the fact that Bombardier itself had quite a bit of a problem in getting going on the actual building of the LRC's, and that has created some delays—the engineering implications and so on. It was the first time in actually about 20 to 30 years whereby a Canadian company undertook to start building some inter-city rail equipment. As you know, due to the fact that both CN and CP had actually not undertaken too many capital improvement projects on railway equipment in the previous 25 years, we really did not have an expertise here, which expertise now we are beginning to have quite a lot more of, with respect to Bombardier. So that accounts for the major part of the delays in getting the LRC's into place, but they are coming on stream by the end of 1981.

With respect to the actual study itself, this is the one by the Guided Ground Transport Group in Kingston, called the "Alternatives to Air Study" which I think you are referring to. It is a very interesting concept, one of magnetic levitation and the research was intended really to check its potential against two other types of alternatives. However, it is still very much a research-oriented report, and it was done at the request of our Transportation Development Centre. They themselves have some very serious questions on the technical contents of the report, and I have asked the group that did the study to provide further substantiation and also a condensed report. Once that report is available, we will then be in a position to have a much more detailed review of the implications of it, in terms of the actual feasibility of undertaking this kind of approach actually to high-speed rail.

Mr. Benjamin: You mean the magnetic levitation?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Last question, Mr. Benjamin.

Mr. Giroux: The magnetic levitation is futuristic . . .

Mr. Benjamin: Yes, that is why I did not even mention it and I do not know why you brought it up. I am talking about either just conventional diesel or 125 mph electric rail, or 160 mph electric rail. I am not talking about magnetic levitation; that is in the report too, and that is 20 years down the road. The Japanese are leading the way on it, and we will copy it 20 years from now. But in the meantime, let us move on this one.

My final thing, Mr. Chairman, is that—I do not want to be completely facetious, but it might help to make a point with the minister. I noticed a news release today from CIDA. The federal government is providing \$5.1 million for Canadian Pacific Consulting Services Limited to help Bangladesh Railways improve its operating efficiency over the next five years. I am wondering if he could provide a similar grant for Canadian Pacific Consulting Services Limited to show Canadian Pacific Railway how they could improve their operating efficiency of moving, for example, Via Rail passenger trains to something better than 35 or 45 mph average speeds.

[Translation]

En gros, disons que les retards sont dus au fait que Bombardier a eu du mal à commencer la construction des trains LRC, aux difficultés techniques, etc. Cela faisait 20 ou 30 ans qu'une compagnie canadienne n'avait pas entrepris la construction de matériel ferroviaire interurbain. Comme vous le savez, le CN et le CP n'ont entrepris que très peu de projets d'amélioration majeure du matériel ferroviaire au cours des 25 dernières années, si bien que nous n'avions guère de connaissances spécialisées, mais nous commençons maintenant à en acquérir vraiment avec Bombardier. Voilà donc la principale raison des retards de fabrication de ces trains, mais ils seront prêts d'ici la fin de 1981.

Pour ce qui est de l'étude à laquelle vous vous reportez, je crois qu'il s'agit de celle du Guided Ground Transport Group, à Kingston, intitulée «Alternatives to Air Study». Elle repose sur un principe très intéressant, celui de la sustentation magnétique et la recherche visait en fait à le confronter à deux autres méthodes. Le rapport est cependant beaucoup axé sur la recherche et il a été préparé à la demande de notre Centre de développement. Les instigateurs de la recherche se posent eux-mêmes de sérieuses questions sur les aspects techniques abordés dans le rapport et j'ai demandé au groupe chargé de l'étude de nous fournir des données supplémentaires et un rapport condensé. Lorsque nous aurons ce rapport en main, nous serons plus en mesure d'examiner de façon approfondie s'il est effectivement possible d'utiliser cette méthode pour les rails haute vitesse.

M. Benjamin: Vous voulez dire le principe de la sustentation magnétique?

Le président suppléant (M. Deniger): Une dernière question, monsieur Benjamin.

M. Giroux: La sustentation magnétique est une technique vraiment futuriste n'est-ce pas?

M. Benjamin: Oui, et c'est d'ailleurs pour cela que je n'en ai pas parlé et je ne vois pas pourquoi vous avez abordé cette question. Je parle simplement soit du diesel traditionnel, soit du rail électrique, pour une vitesse de 125 milles à l'heure, ou de 160 milles à l'heure. Je ne parle pas de la sustentation magnétique, dont il est aussi question dans le rapport, et qui n'est que pour dans 20 ans. Les japonais sont des pionniers en ce domaine et dans 20 ans, nous suivrons la voie qu'ils auront tracée. Mais d'ici là, passons plutôt à la question suivante.

Monsieur le président, je ne voudrais pas être déplacé, mais pour terminer, il serait peut-être utile de préciser une chose avec monsieur le ministre. Je suis tombé aujourd'hui sur un communiqué de presse de l'ACDI, selon lequel le gouvernement fédéral accorde 5,1 \$ millions au Canadian Pacific Consulting Services Limited pour aider, au cours des cinq prochaines années, Bangladesh Rail à fonctionner plus efficacement. Je me demande s'il ne pourrait pas accorder une subvention semblable à ce Service pour montrer aux gens de CP Rail à être plus efficaces, et par exemple pour faire avancer les trains voyageurs de Via Rail à plus de 35 ou 45 milles à l'heure.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

Mr. Pepin: You are cynical.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Pepin: But the Canadian railways have a good reputation. On the Bangladesh thing, I just want to remind you that this is really quite generous on the part of CIDA. There is some value attached to it. We, Canada, has sold a great number of locomotives to Bangladesh. This is the right hand helping the left hand.

Mr. Benjamin: I agree. Let us do the same thing in Canada.

Mr. Pepin: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. There are three areas I would like to deal with in fairly short order: the date of the seaway closing; something about auto safety and how we go about that; and I will follow up on an air accident that occurred in White River in August. Have we come to any idea of what date the seaway will close this fall, and what the plans are there? I would hope that Mr. Sinclair would also enlarge a little bit on some comments, I guess, and some very brief comments he made about the kind of studies that may be going on to increase the seaway to a 10 or 11 or 12-month year. That was the first line of questioning, and I would like your comments.

Mr. Pepin: I was interested in the fact that there was a debate as to which end of the season you would extend, the beginning or the end. Mr. Sinclair, a short report on that?

Mr. G. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): The seaway will close officially at midnight, December 15. All ships reporting in to the Cape Vincent check-in point by Kingston by midnight on 15 December will be cleared out through the system, and this is about the normal time that it occurs each year. The number of ocean ships in the system at this time this year is significantly down from the last couple of years, so we expect the possibility of a more orderly closing and less of the traditional last-minute panic that takes place.

Mr. McRae: If that is the case, is it not possible to run a little later, given the fact that you do not have many ships to clear and so on?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the limiting factor is the ice conditions and not the number of ships involved in the process. Experience has taught us that on average, December 15 is about the last day we can accept people in at the checkout point, which usually leaves us with about three days of work to clear the system. There is one other factor this year: the United States Seaway Administration is de-watering the Eisenhower and Snell Locks on December 21 to effect concrete repairs, so everybody has to be cleared past that point by that point in time.

Mr. McRae: A little bit about completion work on this.

Mr. Sinclair: With respect to the work on the extension of the season, we have, as the minister has indicated, been

M. Pepin: Vous êtes cynique.

M. Benjamin: Oui.

M. Pepin: Mais les chemins de fer canadiens ont bonne réputation, et pour ce qui est du Bangladesh, j'aimerais simplement vous rappeler que c'est, de la part de l'ACDI, une initiative généreuse et très valable. Le Canada a en effet vendu de nombreuses locomotives au Bangladesh et nous ne faisons que continuer ce que nous avons commencé.

M. Benjamin: Je suis d'accord. Faisons la même chose au Canada.

M. Pepin: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aimerais discuter de trois questions assez rapidement. La première, c'est la date de fermeture de la voie maritime, la seconde la sécurité automobile, et la troisième un accident d'avion qui s'est produit à White River au mois d'août. Avons-nous une idée de la date de fermeture de la voie maritime cet automne, et quels sont les plans? J'aimerais aussi que monsieur Sinclair explicite certains commentaires très brefs qu'il a faits sur les études visant à porter à 10, 11 ou même 12 mois par année la période d'activité de la voie maritime. Voilà, c'était ma première question et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Pepin: Je m'intéressais au fait qu'on se demandait par quel «bout» on allait rallonger la saison, au début ou à la fin. Monsieur Sinclair, pourriez-vous nous donner un bref compte-rendu là-dessus?

M. G. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada): La voie maritime fermera officiellement le 15 décembre à minuit. Tous les navires qui arriveront au point de contrôle du Cap Vincent à Kingston avant minuit le 15 décembre seront admis, et c'est sensiblement la même date chaque année. Il y a beaucoup moins de navires sur la voie maritime qu'à la même époque au cours des deux dernières années et nous croyons donc pouvoir fermer de façon plus ordonnée, sans l'habituelle panique de dernière minute.

M. McRae: Ne serait-il donc pas possible de laisser la voie ouverte un peu plus tard puisque vous aurez moins de navires à admettre, etc.?

M. Sinclair: Monsieur le président, la date de fermeture est liée au gel et non pas au nombre de navires. L'expérience nous a appris qu'en général, nous ne pouvons accepter de navires au point de contrôle après le 15 décembre, ce qui nous laisse habituellement trois jours pour libérer la voie. Cette année, il faut également tenir compte du fait que l'Administration de la voie maritime des États-Unis asséchera les écluses Eisenhower et Snell le 21 décembre pour en refaire le béton, de sorte que tous les navires doivent avoir dépassé ce point à cette date.

M. McRae: Et si nous parlions un peu de l'étude sur la date de fermeture?

M. Sinclair: Pour ce qui est de l'étude sur la prolongation de la saison, nous avons, comme l'a souligné le Ministre, examiné

[Text]

looking both at extending the closing, as well as perhaps an earlier opening. There are different sets of circumstances to take into account in either option; there are advantages and disadvantages. The power authorities and the Canadian Wheat Board, I think, would probably prefer an earlier opening rather than a later closing. However, the ice-breaking requirements, particularly close to wharves, give us a good deal of concern and certainly it would be much more costly and expensive than a later closing. But we are looking with an unbiased attitude at both options.

• 1625

During this past year we have done considerably more work on the prime prerequisite for any season extension, which is a precise navigation system. A whole series of tests were carried out on the St. Lawrence this year on the so-called "Prans" navigation system. Also, the Canadian Coast Guard is liaising very closely with the U.S. Coast Guard on their work on mini-Loran-C. So that part of it is progressing. We are also looking at various ice-management techniques which the Seaway have been engaged in for the past couple of years and will continue to be.

Mr. McRae: On ice-breaking itself, I got the impression when I spent a few hours on the *Macdonald* at one point that the captain of that ship—I think it was the *Macdonald*—the crew or the captain and the crew of that ship seemed to indicate to me that there was a great deal of difference between various kinds of ice, ice in the north and so on. I am not accusing anybody of putting anybody into jeopardy, but the indication was that we were not spending enough time developing specific breakers for specific types of ice.

I have always had the feeling the breakers we use in the Great Lakes—the *Alexander Henry*, for instance, was a very light thing and it does not seem to be able to do all the work they put on it and everything; it does not seem to be doing the job that well. Are we moving in any direction to improve that situation and to develop more specialized types of breakers for the Seaway?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, we have done a good deal of work in that regard, and the honourable member is quite correct, ice takes on many different characteristics depending on where you find it, ranging from southern waters to Arctic waters; the conditions are vastly different. The ice conditions in the Seaway-Great Lakes system are probably a little easier to deal with in that it is always first-year ice, usually shore-fast ice, although there are some very tricky areas, especially around Whitefish Bay, which you are familiar with, that present some significant difficulties. We have done some work on design of ice-breakers that would be suitable for work in the Great Lakes on an extended season.

On your comments regarding the *Alexander Henry*, yes, you are quite correct, the *Alexander Henry* is a light ice-breaker with a rather antiquated propulsion system which gives us considerable problems from time to time. But the present activity in the Lakes during the winter-time is really not sufficient to justify any more than the *Alexander Henry* at this time.

[Translation]

les deux possibilités, soit celle de retarder la fermeture et celle d'avancer l'ouverture et, dans chaque cas, nous devons tenir compte d'un ensemble d'éléments. Les deux choix présentent des avantages et des inconvénients. Je crois que l'Administration et la Commission canadienne du blé préféreraient sans doute une ouverture hâtive à une fermeture tardive. Cependant, la nécessité de briser les glaces, particulièrement près des quais, nous pose de nombreux problèmes et il serait beaucoup plus coûteux d'ouvrir la voie plus tôt que de la fermer plus tard. Nous examinons toutefois les deux possibilités de façon impartiale.

L'année dernière nous avons étudié de façon approfondie les conditions nécessaires à une prolongation de la saison; nous nous sommes donc penchés sur un système de navigation précis. Toute une série de tests ont été menés cette année sur le Saint-Laurent sur le système «Prans». La garde côtière canadienne reste également en contact étroit avec son homologue américain au sujet des travaux sur le mini-LoranC. Donc, de ce côté-là, ça avance. Nous examinons également diverses techniques de traitement des glaces auxquelles s'intéresse l'Administration de la voie maritime depuis maintenant deux ans.

M. McRae: Je reviens aux brise-glaces. Lorsque j'ai passé quelques heures sur le *Macdonald*—je crois bien que c'était le *Macdonald*—il m'a semblé que le capitaine ou un membre de l'équipage m'a dit qu'il y avait plusieurs types de glaces, celle du nord, etc. Je n'accuse personne de mettre des vies en danger, mais cette remarque signifiait que nous ne consacrons pas assez de temps à la conception de brise-glaces adaptés aux divers types de glaces.

Il m'a toujours semblé que les brise-glaces que nous utilisons sur les Grands Lacs—le *Alexander Henry* par exemple—sont très légers et ne peuvent suffire à la tâche. Ils ne semblent pouvoir faire du bon travail. Faisons-nous quelque chose pour améliorer cette situation et pour concevoir des brise-glaces plus spécialisés pour la voie maritime?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président, nous avons beaucoup accompli dans ce domaine et monsieur le député a raison, la place revêt des caractéristiques très différentes selon qu'elle se trouve dans les mers du sud ou dans l'Arctique. La glace que l'on retrouve dans le système de la voie maritime et des Grands Lacs présente probablement des conditions un peu plus faciles car c'est toujours de la glace formée l'année même, habituellement de la glace bordière, mais il y a quand même des régions très difficiles, plus particulièrement près de White Fish Bay, que vous connaissez bien. Nous avons travaillé à la conception de brise-glaces qui pourraient être utilisés sur les Grands Lacs si la saison était prolongée.

En ce qui concerne le *Alexander Henry*, vous avez tout à fait raison, c'est un brise-glaces léger, muni d'un système de propulsion plutôt dépassé qui nous occasionne parfois de graves problèmes. Mais pour l'instant, l'activité sur les Grands Lacs pendant l'hiver ne justifie pas l'utilisation d'un brise-glaces plus moderne.

[Texte]

Mr. McRae: But you are looking for something larger in the future.

Mr. Sinclair: If there is expanded activity during the ice-covered season in the Lakes, we will equip ourselves properly to address the responsibilities we have at that time.

Mr. McRae: I would like to turn now to a few questions on auto safety. I had some discussions with people in the department, the people in Consumer Affairs, about a particular type of automobile where the transmissions were going. It seemed initially when I talked with people in your department that the problem was one of warranty and this kind of thing. But it struck me that since the transmission in both cases went when someone was trying to pass, there was a safety problem; a very serious safety problem. The car is going along fine, you start to pass, and you just get out in the middle of the road and there is no power. This has happened on a couple of occasions I am aware of, with a particular model of car. That I am aware of. I can see it as being a problem to deal with that. I understand that there are some class-action suits in the United States dealing with this particular type of automobile. I just wonder at what point the department begins to see this as a safety thing, rather than just as a breakdown in a particular model?

• 1630

Mr. Pepin: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: That is a rather difficult question to answer, in the sense that if we receive representations from a number of sources—it could be individuals themselves, it could be consumer groups—as well as through our ongoing checking of actual roadway accidents that there could be a safety problem in a piece of equipment or in an automobile, we then undertake to investigate this and make the necessary tests. In this process we keep in close contact with our colleagues in the United States, because a lot of our cars are of common engineering design, as you know, to find out whether they have experienced the same problems. We exchange information on some of the tests they may have done. If we feel that there is, in fact, a safety problem related to a piece of equipment, then we talk to the automobile companies and try to impress upon them the need, in effect, to undertake a recall if there are grounds to do so, and so forth.

As to when it actually becomes a safety problem, I can only answer your question generally. It is after we have been sensitized to some actual circumstances' arising, after we have had an opportunity to do a check on our part, possibly a lot of intensive testing on our part. Then we arrive at a conclusion that there is, in fact, a safety problem and we take appropriate action at that time.

Mr. McRae: I must say that I was treated very well, so this is not a complaint in any way; I think I was handled very well by both departments. Certainly, the people in Transport were quite anxious to have the details so that they could do that. There was no question of anybody's sloughing it off. But it strikes me that if, under certain conditions, transmissions in a certain kind of General Motors product are breaking down—and there are class-action suits in the United States, and so

[Traduction]

M. McRae: Mais vous en voudriez en plus gros d'ici quelques années?

M. Sinclair: Si l'activité hivernale s'accroît sur les Grands Lacs, nous aurons l'équipement nécessaire pour nous acquitter de nos responsabilités à ce moment-là.

M. McRae: J'aimerais maintenant aborder quelques questions liées à la sécurité automobile. J'ai discuté avec certaines personnes du ministère, des gens de Consommation et Corporations, d'un modèle d'auto dont la transmission est défectueuse. Il m'a tout d'abord semblé, en discutant avec les gens de votre ministère, que c'était une question de garantie, mais je me suis dit que si dans les deux cas, la transmission flanche lorsque le conducteur tente de doubler, cela pose un problème de sécurité, et même un problème très grave. Tout va bien, vous vous apprêtez à doubler et lorsque vous vous trouvez au milieu de la route, il n'y a plus de force motrice. Je sais que cela s'est déjà produit à quelques reprises avec un certain modèle. Ce n'est pas un problème facile. Je sais qu'aux États-Unis des poursuites collectives sont intentées en rapport avec ce modèle d'automobile. Je me demande simplement si le ministère commence à considérer cela comme une question de sécurité et non plus seulement comme une défectuosité du modèle.

M. Pepin: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Il est assez difficile de répondre à votre question. Ainsi, si nous recevons des plaintes—de conducteurs ou de groupes de consommateurs—ou que nous constatons par notre vérification permanente des accidents de la route qu'une pièce ou que l'auto en soi peut poser des problèmes de sécurité, nous approfondissons la question et faisons les tests qui s'imposent. Nous restons alors en contact étroit avec nos collègues américains pour voir s'ils ont eu le même genre de problèmes, puisque, comme vous le savez, nous avons beaucoup d'autos de même conception technique. Nous échangeons les résultats de tests. Si nous estimons qu'une pièce présente effectivement un danger, nous en informons les compagnies et tentons de les convaincre de la nécessité d'un rappel si cela s'impose, etc.

Pour ce qui est de savoir quand il y a vraiment un problème de sécurité, je ne peux vous répondre que de façon générale. Après avoir été sensibilisés à certaines situations, après avoir nous-mêmes effectué une vérification, parfois après avoir fait toute une série de tests, nous arrivons à la conclusion qu'il y a effectivement un problème de sécurité et nous prenons alors les mesures appropriées.

M. McRae: Je dois dire que j'ai été très bien traité et ce que je dis ne se veut nullement une plainte. Mon cas a reçu toute l'attention voulue dans les deux ministères. Les gens des Transports tenaient à obtenir tous les détails pour prendre ensuite les mesures nécessaires. La question n'a sûrement pas été faclée. Je me dis cependant que si dans certaines conditions, les transmissions de voitures fabriquées par General Motors flanchent—et qu'il y a des poursuites collectives aux

[Text]

on—that the transmission by the nature of its function becomes almost—certainly 50 per cent of the time it should become a safety problem. Your people were very much aware of this particular problem. As I say, one occasion was when the car actually started out to pass and got out into the middle of the road and no power. In this case it did not create any problem, because there was no car coming, but it could have been otherwise. The other one was when starting on a left-hand turn, which could create the same kind of problem. There were no accidents involved.

I would take it that the procedure, then, is to put the details in your hands and leave it to you, in that case.

Mr. Giroux: We will proceed to investigate it, yes.

Mr. McRae: All right, fine.

The third point has to do with the air accident in White River, which I brought up a week or so ago. I am not pushing the minister on this, I am not saying that people are behind, but perhaps he has an answer. There are a couple of mitigating factors, two that have arisen since I brought this thing up. For this reason, I bring it up again now in the hope that we will get an answer fairly soon.

One has to do with an allegation I have mentioned, that the company's owners were former MOT employees, and another allegation was that the father of the pilot is also an MOT inspector. These are allegations, and I have not been able to check them out. The other factor seems to be that this particular airline claims that it has approval to fly the Thunder Bay-Duluth route that Republic Airways is giving up as of December 1. Again, I feel that I would like to have this closed and cleared out; if there has been something strange going on, we should have it out, if not, I think the thing should be cleared so that the airline's record is cleared.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. McLeish.

• 1635

Mr. W. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I would like to say that a letter is on its way to you, Mr. McRae; it is on its way to the minister for his signature, and in it we are pointing out that this accident involved an aircraft on a medical air evacuation of a patient from Thunder Bay to Wawa. The one curious point about it is that the patient could have been transferred by road but, for some reason, the medical authorities in Thunder Bay elected to charter an aircraft.

Now I am not sure whether or not there is any misunderstanding about the order of the various investigations that are undertaken, but the department itself conducts an investigation through accident investigators into the factors that contribute to the accident. That investigation is still ongoing and I believe Mr. Pepin will be prepared to release a copy of it to you as soon as it is available, but at this time I cannot give you a completion date for the investigation.

[Translation]

États-Unis, etc.—compte tenu de la fonction de la transmission cela devient presque... Disons que dans 50 p. 100 des cas, cette défectuosité devient dangereuse. Les gens de votre ministère étaient parfaitement au courant de ce problème. Comme je vous l'ai déjà dit, dans un cas entre autres, le conducteur s'apprêtait à doubler et une fois au milieu de la route, plus aucun force motrice. Ça n'a pas provoqué d'accident ce jour là car il n'y avait pas d'auto en sens inverse, mais le contraire aurait pu se produire. L'autre fois, le problème est survenu au cours d'un virage à gauche, ce qui aurait pu être dangereux aussi. Il n'y a pas eu d'accident.

Si je comprends bien, il faut alors vous fournir les renseignements et vous laisser faire.

M. Giroux: Oui, nous allons commencer à examiner la question.

M. McRae: Très bien.

En troisième lieu, je voudrais parler de l'accident d'avion de White River, que j'ai d'ailleurs mentionné il y a environ une semaine. Je ne veux pas harceler le Ministre à cet égard et je ne dis pas que les choses sont en retard, mais il a peut-être une réponse à fournir. Deux facteurs atténuants ont été dévoilés depuis que j'ai soulevé la question pour la première fois et c'est pourquoi je reviens aujourd'hui à la charge avec l'espoir que nous obtiendrons une réponse sous peu.

L'un de ces facteurs, c'est que, d'après ce que j'ai entendu dire les propriétaires de la compagnie seraient d'anciens employés de Transports Canada; on dit aussi que le père du pilote serait un inspecteur de Transports Canada. Je n'ai cependant pas pu vérifier ces allégations. L'autre facteur, c'est que cette compagnie aérienne prétend qu'elle est autorisée à prendre la route Thunder Bay-Duluth que Republic Airways abandonne le 1^{er} décembre. J'aimerais bien que cette affaire soit enfin classée. Si quelque chose d'étrange s'est produit, la situation devrait être éclaircie; sinon, l'affaire devrait être classée pour que soit lavé le dossier de la compagnie aérienne.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur McLeish.

M. W. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Merci monsieur le président. J'aimerais mentionner qu'une lettre vous a été envoyée, monsieur McRae. Elle a été envoyée au Minis-Pepin acceptera de vous remettre une copie du rapport dès que l'avion accidenté était chargé du transport d'un malade de Thunder Bay à Wawa. Fait curieux, le malade aurait pu être transporté par la route, mais pour quelque raison, les autorités médicales de Thunder Bay ont décidé de nolisier un avion.

J'ignore cependant s'il y a eu méprise au sujet de l'ordre dans lequel les enquêtes sont menées, mais je sais que les enquêteurs du ministère enquêtent sur les causes de l'accident. Cette enquête n'est pas encore terminée et je crois bien que M. Pepin acceptera de vous remettre une copie du rapport dès que possible. Je ne peux cependant pas vous dire pour l'instant quand l'enquête sera terminée.

[Texte]

Because there were fatalities, the question of a coroner's inquest of course rests with the provincial authorities and to the best of our knowledge at this time no decision has yet been made by the local coroner. Normally, the local coroner awaits the result of our accident investigation because the various factors disclosed in the investigation are, of course, of considerable use to the coroner.

With respect to whether or not there is any need for an inquiry beyond that, this is something that is usually undertaken subsequent to the findings of the accident investigation and the minister would determine whether or not there is any need under the Public Inquiries Act to, in fact, conduct a public inquiry.

On the final point about whether or not there is a previous connection between the company and Transport Canada, insofar as we can determine at this time, this is not valid. We are unable to disclose any information that would support that allegation, but certainly if it is so the accident investigators will bring that out.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Last question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Okay. That is fine. I am not making an allegation myself but it has been made to me . . .

Mr. McLeish: I understand.

Mr. McRae: . . . and it is my duty to pass it on. What we can now expect then is, as soon as possible after the investigation is complete, we will receive a full report from the minister on that investigation.

Mr. McLeish: That is right.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It is the practice of this committee to allow the main spokesman for each party up to 20 minutes in the first round but it is also expected that the following questioners will get up to 10 minutes. Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you very much Mr. Chairman and Mr. Minister. A recent report of the government Office of Tourism which is a bulletin release indicates that air traffic has increased substantially: Edmonton International Airport increased by 21.3 per cent; Calgary is up 17.9 per cent; Toronto, up 9.9 per cent; Dorval, 6.6 per cent, and Mirabel up 2.8 per cent to a capacity of 90,448 passengers. We are an air-minded country, Mr. Minister; all of us use that transportation service from point A to B at sometime or other and safety must be of utmost importance. May I point out that during the inquiry on safety, established through your predecessor-in-office, Mr. Don Mazankowski, Mr. Walter McLeish, Chief for Transport Canada's Air Transportation Administration, made the reported comment that the problem publicized by the inquiry have been known to this department for some 10 years. That is an astounding comment to be made in itself, let alone the fact that the problems were known. The first question which would arise out of it is, what was the reaction of the ministry to those problems, and what did you do to remedy or correct them? I will leave that as question number one, Mr. Minister. However, I would like to go on quickly because of the chairman's admonition of time so that he can

[Traduction]

Puisqu'il y a eu des morts, le gouvernement provincial peut décider qu'il y aura une enquête du coroner, mais pour autant que je sache, le coroner de la région ne s'est pas encore prononcé. Ce dernier attend habituellement notre rapport d'enquête, car les éléments qu'il renferme lui sont très utiles.

Pour ce qui est de la décision de mener une enquête plus approfondie, elle est habituellement prise une fois connus les résultats de l'enquête du ministère, et c'est alors au Ministre de déterminer si une enquête publique s'impose en vertu de la Loi sur les enquêtes.

Et en dernier lieu, quant à savoir si les propriétaires de la compagnie sont vraiment d'anciens employés de Transports Canada, etc., disons que pour l'instant rien de tout cela ne peut être confirmé. Nous ne pouvons divulguer aucune information qui appuie cette allégation, mais si de tels liens ont existé, les enquêteurs en feront sûrement état.

Le président suppléant (M. Deniger): Une dernière question, Monsieur McRae.

M. McRae: D'accord. C'est très bien. Ces hypothèses ne viennent pas de moi . . .

M. McLeish: Je sais.

M. McRae: . . . et il est de mon devoir de les faire connaître. Donc, ce qui va arriver maintenant, c'est que nous allons recevoir dès la fin de l'enquête un rapport complet du Ministre sur cette affaire.

M. McLeish: C'est exact.

Le président suppléant (M. Deniger): C'est l'habitude de ce comité d'accorder au premier tour 20 minutes au principal porte-parole de chaque parti, puis un maximum de 10 minutes à toute autre personne qui veut poser des questions. Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci beaucoup monsieur le président et monsieur le ministre. Un récent communiqué de l'Office du tourisme fédéral fait état d'une augmentation considérable du trafic aérien. Ainsi, il y a eu une augmentation de 21,3 p. cent à l'aéroport international d'Edmonton, de 17,9 p. cent à l'aéroport de Calgary, de 9,9 p. cent à celui de Toronto, de 6,6 p. cent à Dorval et de 2,8 p. cent à Mirabel, pour un nombre total de 90,448 passagers. Les Canadiens prennent beaucoup l'avion, monsieur le ministre. Chacun de nous utilise ce moyen de transport à un moment ou à un autre, et la question de la sécurité est de la plus grande importance. J'aimerais souligner qu'au cours de l'enquête sur l'aspect sécurité menée par votre prédécesseur, M. Don Mazankowski, l'administrateur en chef de l'Administration canadienne des transports aériens de Transports Canada, M. Walter McLeish, aurait déclaré que le Ministère était au courant depuis une dizaine d'années des problèmes révélés. Cette déclaration est pour le moins étonnante en soi, outre le fait que les problèmes étaient déjà connus. La première question qu'on se pose donc, c'est qu'elle a été la réaction du Ministre à l'annonce de ces problèmes et qu'a-t-on fait pour corriger la situation? Ce sera la première question, monsieur le ministre. J'aimerais cepen-

[Text]

respond to more than one question at a time because many of them are related.

• 1640

The Dorval air controllers have pointed out, even though safety has improved considerably since October of 1980, they still lack equipment which is necessary for the operation of that airport. What is the cause for the delay in the supply and delivery of the equipment which they consider essential? Then, Mr. Minister, relating to that, what program is being initiated by Air Canada to upgrade and to maintain the equipment now in service, and I anticipate a comment to the effect that the inquiry is still in progress and no action will be taken until the report comes down? Let me simply remind you, Mr. Minister, that safety only becomes worse with the passage of time. Can we not anticipate some of the safety measures which might be recommended, and what action is being taken now rather than waiting for some extended report?

Mr. Pepin: So, there are four questions.

Mr. Reid (St. Catharines): There is another one, Mr. Minister, add this one to it as well. There is a report to the effect that whether it is a policy decision, whether it is an operational fact or decision that aircraft might not be loaded with sufficient fuel to take them to alternative airports though they do have an overload which would sustain them for some 30 minutes. Is this a directive of any nature and, again, how does this relate to your program or your priorities on safety?

Mr. Pepin: Okay, I see five questions there. The first one is on safety as a whole; preoccupation of the department for it is obviously great; you refer to Mr. Mazankowski's inquiry on air safety and the Dubin Inquiry; and on the rail side you could have referred to the Grange Inquiry, so I do not think there is a partisan thing there at all. All ministers of transport worry about safety. I worry too. I listen to the news every morning and expect the worse.

But, if you look at it as a whole and if you bear in mind the increase in problems in transportation, I think the impression that you have and the public may have, may not be confirmed in fact. I go around with these figures now on numbers of derailments, numbers of railway crossings, and if you do not believe me completely I will show them to you after the meeting. The trend is toward a reduction of accidents both on rail and on air transportation.

Mr. Reid (St. Catharines): A passing comment, Mr. Minister, that . . .

Mr. Pepin: That does not help the person who dies, you are quite right.

Mr. Reid (St. Catharines): That is exactly right. And the fact is that comments were made to the effect that what has been required was more prodding to initiative safety measures and new equipment.

Mr. Pepin: In the light of that, I could enumerate a number of things the department has done, is currently doing and will be doing to help that. At the end of that road, after summarizing what is being done, I would probably end up talking

[Translation]

dant poursuivre assez rapidement, parce que le président nous a précisé le temps alloué, pour qu'il puisse répondre à plus d'une question à la fois, car plusieurs sont reliées.

Bien que l'aéroport de Dorval soit beaucoup plus sûr maintenant qu'en octobre 1980, ses contrôleurs aériens ont souligné qu'ils manquent toujours de matériel nécessaire à l'exploitation de l'aéroport. Qu'est-ce donc qui retarde la livraison du matériel jugé essentiel? Et toujours dans ce domaine, monsieur le ministre, je me demande si Air Canada a un programme d'entretien et d'amélioration du matériel actuel. Je m'attends à ce que vous me disiez que l'enquête n'est pas terminée et qu'aucune mesure ne peut être prise avant le dépôt du rapport. J'aimerais simplement vous rappeler, monsieur le ministre, que la sécurité ne fait que se dégrader avec le temps. Ne pouvons-nous prévoir les mesures de sécurité qui seront recommandées et examiner celles qui sont prises actuellement plutôt que d'attendre un rapport qui ne vient pas?

M. Pepin: Il y a donc quatre questions.

M. Reid (St. Catharines): Il y en a une autre, monsieur le ministre. La voici. Selon un certain rapport—qu'il s'agisse d'une décision de principe ou d'un fait—les avions n'auraient pas le carburant nécessaire pour se rendre à un autre aéroport au besoin, bien qu'ils aient une réserve qui leur permette de voler une trentaine de minutes. S'agit-il là d'une directive et, encore une fois, de quelle façon est-elle liée à votre programme de sécurité ou à vos priorités en ce domaine?

M. Pepin: Bon. Je vois cinq questions ici. La première porte sur l'aspect sécurité en général, et de toute évidence le Ministère s'y intéresse beaucoup. Vous parlez de l'enquête Mazankowski sur la sécurité aérienne et de l'enquête Dubin; et dans le domaine du transport ferroviaire, vous auriez pu parler de l'enquête Grange. Donc je ne crois pas du tout qu'il s'agisse de «partisanerie». Tous les ministres des transports se soucient de la sécurité. Moi aussi. J'écoute les nouvelles chaque matin et je redoute le pire.

Mais si on envisage la situation dans son ensemble tout en se rappelant les difficultés croissantes dans le domaine des transports, je crois que l'impression que vous avez et celle que le public peut avoir ne sont pas fondées. J'ai en main des chiffres sur le nombre de déraillements, d'accidents aux passages à niveaux, etc., et si vous ne me croyez pas, je vais vous les montrer après la réunion. Les accidents d'avion et de train diminuent.

M. Reid (St. Catharines): Une simple remarque, monsieur le ministre. Cela . . .

M. Pepin: Cela n'est d'aucun secours à ceux qui meurent. Vous avez raison.

M. Reid (St. Catharines): Absolument. Et on a dit qu'il faudrait en fait pousser la mise en application de mesures de sécurité et l'utilisation de nouveau matériel.

M. Pepin: Je pourrais par ailleurs vous énumérer les mesures passées et actuelles du Ministère à cet égard, de même que celles qu'il entend prendre. Au bout du compte, après avoir résumé ce qui se fait, je parlerais probablement d'argent,

[Texte]

money, money, money, money, money. There is no doubt that if given more money, and I am applying for some at this moment, we could do even more than we are doing now. But I just want, first of all, to say that one must qualify pessimistic remarks about safety by the realization that notwithstanding great volume increases both on rail and in the air, for which we are responsible, progress is being made. The trend is getting better.

Now the second question, and I could table these figures if you are interested.

• 1645

The second question you ask is to Mr. McLeish as having said that the department was aware of these things all through the last ten years. Mr. McLeish, a short comment?

Mr. McLeish: Mr. Minister, Mr. Chairman, on numerous occasions witnesses from the Air administration, during their appearance before Justice Dubin, pointed out that a specific problem that was being inquired into was known to the department, and we indicated the types of measures that were under way or had been attempted to correct the particular problem. This came up time after time. In the summary that I made before Justice Dubin two weeks ago I pointed out to him, in summary form, the number of items in evidence in the transcript that supported this statement. For example, there had been attempts by officials over the last ten years to achieve amendments to the Aeronautics Act, which would enable new regulations were needed to provide a better opportunity to enforce the regulations in the current environment. Due to problems over the ten-year period, successive ministers of transport were unable to get the priority to have the appropriate changes made in the Aeronautics Act.

Such examples as that were given with details before Justice Dubin. There were a number of others relating to the problems of acquiring equipment that is needed with respect to specific en route navigational aids and so on. These are all enumerated and are in the transcript of the Dubin inquiry.

Mr. Pepin: So what Mr. McLeish deplores are the delays of the parliamentary, the administrative process in bringing about these changes or in making these decisions that are needed. As a minister, I can only say that we will do our best to accelerate that, and this is a collective effort involving members of Parliament too. We got the transportation of dangerous goods bill through last time. You have heard that it has been implemented, the provinces are moving. So I am very much aware of my responsibility and the parliamentary responsibility in accelerating this. I think it is the whole process, Mr. McLeish, that has to be improved, and I as a minister, and I am sure my colleagues here as parliamentarians, will do our best to help.

The third question has to do with Dorval's lack of equipment. I had heard about lack of equipment for bilingualism in the air and that was being remedied. Any comment on the global question, Mr. McLeish?

[Traduction]

d'argent et encore d'argent. Nous pourrions certainement faire plus si nous avions plus d'argent, et je viens de demander des fonds supplémentaires. J'aimerais d'abord dire que les commentaires sur la sécurité sont pessimistes, car malgré une augmentation considérable du trafic ferroviaire et aérien—dont le mérite nous revient—il y a des progrès. La situation s'améliore.

Passons maintenant à la deuxième question. Je peux vous montrer les chiffres si cela vous intéresse.

Votre deuxième question porte sur le fait que M. McLeish aurait dit que le Ministère était au courant de ces choses depuis dix ans. Monsieur McLeish, pourriez-vous commenter brièvement cette déclaration?

M. McLeish: Monsieur le ministre, monsieur le président, à maintes reprises, des témoins qui ont comparu devant le juge Dubin ont dit que le Ministère était au courant d'un certain problème qui faisait l'objet de l'enquête. Nous avons alors énuméré les mesures qui étaient prises, ou qui avaient été essayées pour résoudre ce problème précis. Cela est revenu constamment. Dans le résumé que j'ai présenté au juge Dubin il y a deux semaines, j'ai relevé les témoignages à l'appui de cette déclaration. Ainsi, au cours des dix dernières années, des fonctionnaires ont tenté de faire modifier la Loi sur l'aéronautique, pour permettre l'adoption de nouveaux règlements lorsque cela s'imposait pour faciliter l'application des règlements déjà en place. Des problèmes survenus au cours de cette période ont empêché les différents ministres des Transports de faire apporter les modifications appropriées à la Loi sur l'aéronautique.

Des exemples semblables ont été fournis avec force détails au juge Dubin. D'autres portaient sur le problème de l'acquisition d'appareils de navigation essentiels, etc. Tout cela est énuméré dans la transcription des témoignages de l'enquête Dubin.

M. Pepin: M. McLeish déplore en fait la lenteur des procédures parlementaires et administratives, quand il s'agit d'amener des changements ou de prendre les décisions nécessaires. En ma qualité de ministre, je ne puis que dire que nous ferons notre possible pour accélérer le processus et qu'il s'agit là d'un effort collectif qui concerne également les députés. La dernière fois, nous avons réussi à faire adopter le projet de loi sur le transport des matières dangereuses. Vous savez qu'il a été mis en vigueur, les provinces bougent. Je suis donc très conscient de ma responsabilité et de celle du Parlement pour ce qui est de l'accélération du processus. Je crois que c'est tout le processus, monsieur McLeish, qui doit être amélioré, et je puis vous assurer que moi-même en tant que ministre et mes collègues au Parlement ferons tout ce que nous pourrions en ce sens.

La troisième question porte sur le manque de matériel à Dorval. J'ai entendu parler du manque de matériel pour assurer le bilinguisme dans les airs, mais on a corrigé cette situation. Avez-vous des commentaires sur l'ensemble de la question, monsieur McLeish?

[Text]

Mr. McLeish: Yes, Mr. Minister. I believe this was the result of controllers from Dorval control tower who appeared before Justice Dubin, pointing out that they were lacking and additional radio transmitter to enable them to control the air traffic in both official languages. We had already ordered the equipment and they were awaiting its delivery and installation, and that was subsequently accomplished in October.

I believe you were quoting further from a statement by controllers that there is still an equipment delay, and the only equipment delay I can conceive of would be the fact that the implementation and commissioning of the JETS Program for the air traffic control centre has been delayed a few months and is going to take place in April or May instead of this month. That may be what they were referring to. But unless I had more information, Mr. Reid, I would not be able to say.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may, Mr. Reid, there is a vote at 5:45 and I would like to accommodate all the members who have come here this afternoon. So if you do not mind, I would like to go to another member.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order. I just want to find out whether, in view of the Governor General's funeral tomorrow and the fact that the House is suspending activities, we are meeting tomorrow.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I meant to announce it at the end, but I may have to take the opportunity at this time to say we will be meeting tomorrow at 9:30 and we will sit through 9:30 and 11:00 o'clock, but the afternoon session is cancelled.

Mr. Benjamin: We could sit tomorrow night, if it can be arranged.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That could be discussed tomorrow morning, when most of the members are here.

It is your members that might not have the chance to ask questions, Mr. Reid, if you continue. But a last question.

Mr. Pepin: Before you do so, Mr. Reid, may I say I am very conscious, very much aware, of the importance of the questions you raise about safety. I want to emphasize the fact that my understanding of things is that not enough money, particularly in the Air Administration throughout the years, has been assigned to these matters; that the general budget itself has declined for the Air Administration. The percentage of money spent on operations and maintenance has gone much higher than the amount allocated to equipment. So I am very much aware of that. We are in sympathy on this matter.

Mr. Reid (St. Catharines): There are a number of questions, Mr. Chairman, on safety, which I would like still to put, but I will put this one in the presence of the minister.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Your final one.

Mr. Reid (St. Catharines): The Canadian Air Traffic Controllers have requested an opportunity to appear before this committee. Will you, as minister, sir, take the necessary action

[Translation]

M. McLeish: Oui, monsieur le ministre. Cela vient, je crois, de ce que les contrôleurs aériens de Dorval qui ont comparu devant le juge Dubin ont souligné qu'ils avaient besoin d'un autre poste émetteur pour pouvoir travailler dans les deux langues officielles. Nous avons déjà commandé l'appareil, et ils attendaient qu'il soit livré et installé, ce qui a été fait en octobre.

Vous repreniez sans doute une autre déclaration des contrôleurs aériens lorsque vous avez dit qu'il manquait encore du matériel, car le seul retard que je puisse voir serait celui de la délégation des pouvoirs et de la mise en œuvre de jets pour le centre de contrôle du trafic aérien. Retardé de quelques mois, ce programme sera mis en application en avril ou mai au lieu de ce mois-ci. C'est peut-être ce dont ils parlaient, mais à moins d'avoir plus de détails, monsieur Reid, je ne saurais dire.

Le président suppléant (M. Deniger): Si je peux me permettre, Monsieur Reid, nous allons aux voix à 17 h 45 et j'aimerais donner à tous les membres qui sont ici cet après-midi la possibilité de s'exprimer. Si vous n'y voyez pas d'objection, j'aimerais donc donner la parole à quelqu'un d'autre.

M. McRae: Monsieur le président, il s'agit d'une question relative au règlement. Étant donné que les funérailles du gouverneur général ont lieu demain et que la Chambre suspend ses travaux, je veux savoir s'il y aura une réunion demain.

Le président suppléant (M. Deniger): J'avais l'intention de l'annoncer à la fin de la séance, mais je vais profiter de l'occasion pour vous annoncer que nous aurons une réunion demain à 9 h 30 et que nous siégerons jusqu'à 11 heures, mais la séance de l'après-midi est annulée.

M. Benjamin: Nous pouvons siéger demain soir, si cela peut s'arranger.

Le président suppléant (M. Deniger): Nous en reparlerons demain matin, quand la plupart des membres seront ici.

Si vous continuez monsieur Reid, ce sont les membres de votre comité qui n'auront peut-être pas la chance de poser des questions. Mais allons-y pour une dernière question.

M. Pepin: Avant votre intervention, monsieur Reid, permettez-moi de dire que je suis très conscient de l'importance des questions que vous soulevez au sujet de la sécurité. Je veux souligner que d'après moi, ça fait des années qu'on n'accorde pas des fonds suffisants pour ce domaine, et plus particulièrement à l'Administration des transports aériens, dont le budget général a même été réduit. Le pourcentage consacré à l'exploitation et à l'entretien a été beaucoup plus élevé que celui consacré à l'acquisition de matériel. Cela, je le sais très bien et sur ce point, nous sommes d'accord.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, il y a un certain nombre de questions qu'il me reste à poser à propos de la sécurité, mais j'aimerais poser celle-ci à monsieur le ministre.

Le président suppléant (M. Deniger): Ce sera votre dernière question.

M. Reid (St. Catharines): Les contrôleurs de la circulation aérienne ont demandé à comparaître devant ce comité. A titre

[Texte]

to obtain the House reference required to permit the air controllers so to appear?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may answer that, Mr. Reid, it was raised by Mr. McKenzie right at the start of this afternoon's session, and the chairman indicated at that time that he wrote to the Air Traffic Controllers and he considered that there is a possibility of them appearing in February.

Mr. Reid (St. Catharines): Is there not a possibility to have those persons appear before these budget estimates are approved?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You would have to ask that of . . .

Mr. Reid (St. Catharines): That is why I wanted to ask you, sir.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I will make sure that is raised at the steering committee when it meets.

Mr. Benjamin: It was raised yesterday morning.

Mr. Pepin: Just to finish with Mr. Reid, the last two questions you raised about Air Canada's equipment—we will answer you by mail on that one.

On the one on the fuel loading, I have answered that question a number of times in the House and I will send you copies of these answers, because this is regulated. Each plane must have enough fuel to get to another point and 30 minutes in the air and that sort of thing. I have answered that question many times, and I will send you copies of that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Before I recognize Mr. Skelly, maybe Mr. Benjamin could indicate to Mr. Reid what the course of the discussion was.

Mr. Benjamin: It was discussed yesterday morning in the steering committee. The chairman was going to see, since we do not have an order of reference for the air traffic controllers, if we could hear them when we are doing Air Canada's annual report next week. If we can not legally do that without an order of reference, then the only other opportunity we have is when we get the estimates in February. But the chairman assured me yesterday that he would see if we could have the Air Traffic Controllers appear for one session while we are hearing from Air Canada.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Since I am not the chairman, I think any further discussion on this topic at this time is futile. I will recognize Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. I sat here and listened with a great deal of attention to the awareness of the minister on so many problems, and with a great department such as he has I am surprised he is aware of so many of the dilemmas within it. But the approach I would like to use this afternoon really would be seeking some answers on action that is intended. I basically want to ask three questions and then use some supporting information I have here and maybe see if the minister could answer these questions within that context.

[Traduction]

de ministre, prendrez-vous les mesures nécessaires pour obtenir de la Chambre une telle autorisation?

Le président suppléant (M. Deniger): Je me permets de vous rappeler, monsieur Reid, que cette question a été soulevée par M. McKenzie, au tout début de la séance de cet après-midi et que le président a indiqué, à ce moment-là, qu'il avait écrit aux contrôleurs de la circulation aérienne et qu'il croyait possible qu'ils viennent témoigner en février.

M. Reid (St. Catharines): Ne serait-ce pas possible de faire comparaître ces personnes avant que le budget des dépenses soit approuvé?

Le président suppléant (M. Deniger): Il vous faut poser cette question à . . .

M. Reid (St. Catharines): C'est pourquoi je vous l'ai posée, monsieur.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vais m'assurer que cette question sera abordée par le comité directeur à sa prochaine réunion.

M. Benjamin: Elle a été abordée hier matin.

M. Pepin: Pour en finir avec les questions de M. Reid, nous répondrons par la poste aux deux derniers points que vous avez soulevés au sujet du matériel d'Air Canada.

Quant à la question sur la charge de carburant, j'y ai répondu plusieurs fois en Chambre et je vous enverrai une copie de ces réponses, car ce domaine est réglementé. Chaque avion doit avoir assez de carburant pour se rendre à un autre point et pouvoir voler pendant 30 minutes et ainsi de suite. Vous recevrez copie de ces règlements.

Le président suppléant (M. Deniger): Je donne la parole à M. Skelly, mais auparavant, peut-être M. Benjamin pourrait-il indiquer à M. Reid les grandes lignes de la discussion du comité directeur?

M. Benjamin: Il a été question de cela hier matin au comité directeur. Comme nous n'avons pas d'ordre de renvoi en ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, le président du comité directeur se propose de vérifier si nous ne pourrions pas les faire témoigner la semaine prochaine, au moment de l'examen du rapport annuel d'Air Canada. Si nous ne pouvons le faire légalement sans un ordre de renvoi, la seule occasion qui nous reste, c'est au moment du dépôt du budget principal en février. Mais hier, le président m'a assuré qu'il tâcherait de faire témoigner les contrôleurs de la circulation aérienne lors d'une des audiences d'Air Canada.

Le président suppléant (M. Deniger): Étant donné que je ne suis pas le président, je crois qu'il serait inutile de poursuivre la discussion sur ce sujet. Je passe donc la parole à M. Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. J'ai observé que monsieur le ministre était au courant d'un très grand nombre de problèmes. Comme le ministère dont il est chargé est très vaste, je m'étonne qu'il connaisse tant des questions litigieuses qui s'y posent. Cependant, ce que j'aimerais vraiment, cet après-midi, c'est obtenir certaines réponses quant aux mesures prévues. Je veux en fait poser trois questions, exposer certaines données que j'ai en main puis demander au ministre de répondre aux questions à partir de cela. Avec votre permission, je vais demander à monsieur le ministre de nous dire si son

[Text]

With your permission, I would ask the minister if he would first of all comment on his government's intention to develop and implement a comprehensive marine industrial strategy. The second question I would put to him is would he be prepared to recommend the appointment of a minister of marine transportation, with the power to implement that marine industrial strategy. Finally, would he be prepared to lay before his Cabinet colleagues a recommendation to implement, or re-implement, for this first one, a 20 per cent shipbuilding subsidy; secondly, the removal, for a limited period of time, of the import duty on ships which are presently owned and operated by Canadian companies but are registered offshore, so that those vessels may be repatriated without a substantial financial penalty; further, would he be prepared to state before his Cabinet colleagues that he is prepared to reserve arctic marine activities for Canadian ships and Canadian crews; and then finally, would he be prepared to set up a régime to reserve Canadian export cargos for Canadian vessels, starting modestly at first, of course, but working toward the UNCTAD guidelines of 40:40:20.

• 1655

Now, perhaps I might just add some supplemental things from my perception and then have the minister attempt to answer these.

I have been recently travelling through every shipyard in western Canada and because of the 20 per cent cutback in the subsidy, there are no new jobs on the record book for the third quarter of this year—the present activity there is only sustained by contracts that were put in place when the subsidy was under way. And I notice that in Sorel—I got this out of a newspaper article here—that 1,600 workers have been laid off this year; that there are no new activities in the yard: in fact, they are trying to keep things going with railcar operation; and 30 per cent of the community is unemployed.

Frankly, Mr. Chairman, I expect that this industry is going to collapse unless we get a sense of direction. When I spoke to the unions, I noticed that a lot of the tradesmen in the building had a lot of silver in their hair and that when I got the number of apprentices in the west coast shipbuilding industry, I was shocked—they are not hiring apprentices. There are a few in welding and in the machine shop but there are no shipbuilding apprentices being put in. And this is at a time when the coal industry is talking about a \$200 billion investment in coal over the next two decades. How are we going to share in that kind of thing?

Just a few points on the deep sea fleet. The refusal by the Department of Finance to waive a 25 per cent import duty is just a completely ridiculous penalty on Canadian marine ship companies. If we would waive this, we would at least create an

[Translation]

gouvernement a l'intention d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie globale en matière de construction navale.

La deuxième question est celle-ci: Serait-il prêt à recommander la nomination d'un ministre du Transport maritime qui aurait l'autorité nécessaire pour mettre en œuvre une telle stratégie? Dernière question: Serait-il prêt à déposer devant ses collègues du Cabinet une recommandation visant à instaurer ou à rétablir, dans le premier cas, le versement d'un subside de 20 p. 100 pour la construction de navires; et deuxièmement, à recommander la suppression pour une période limitée du droit d'entrée pour les navires possédés et exploités par des sociétés canadiennes, mais immatriculés à l'étranger, afin que ces navires soient rapatriés sans faire l'objet d'une indemnité excessive; en outre, serait-il prêt à déclarer devant ses collègues du Cabinet qu'il est prêt à réserver les activités navales arctiques aux navires canadiens et à leur équipage? Et finalement, serait-il prêt à établir un régime visant à réserver aux navires canadiens les exportations de marchandises canadiennes? Il faudrait commencer modestement, bien sûr, mais suivre de plus en plus les principes directeurs de la CNUCED, explicités aux parag. 40:40:20 de l'Accord.

Je pourrais peut-être ajouter seulement quelques remarques personnelles et laisser ensuite le ministre répondre à mes questions.

J'ai visité récemment tous les chantiers maritimes de l'ouest du pays et à cause de la réduction de 20 p. 100 du subside, aucun nouvel emploi ne figure au registre pour le dernier trimestre de cette année... Les travaux qui se poursuivent actuellement ne concernent que l'exécution de contrats qui avaient été conclus lorsque le subside était en vigueur. Et je note qu'à Sorel —j'ai trouvé cette information dans l'article de journal que voici—1 600 travailleurs ont été mis à pied cette année et que dans ce chantier, il n'y a aucune activité nouvelle. En somme, ils essaient de tenir le coup avec l'exploitation des autorails; n'empêche que 30 p. 100 de la localité est en chômage.

Franchement, monsieur le président, je m'attends à voir cette industrie s'écrouler à moins que nous n'apprenions à nous servir du gouvernail. Quand j'ai parlé aux représentants syndicaux, j'ai remarqué qu'une foule d'ouvriers spécialisés avaient les cheveux gris et lorsque j'ai demandé combien il y avait d'apprentis dans la construction navale sur la côte ouest, j'ai été renversé. On n'embauche pas d'apprentis. Il y en a quelques-uns en soudure et à l'atelier d'usinage, mais dans les chantiers navals, aucun n'est engagé. Et ceci au moment où, dans l'industrie houillère, on parle d'investir \$200 milliards dans les mines de charbon au cours des deux prochaines décennies. Comment ferons-nous pour participer à ce genre d'entreprise?

J'ajouterai quelques remarques au sujet de la flotte hauturière. Le refus, de la part du ministère des Finances, de se départir de droits d'entrée de 25 p. 100 est une pénalité parfaitement ridicule infligée aux sociétés maritimes canadiennes.

[Texte]

opportunity for six million dead weight tons of shipping to be repatriated.

And then finally the operating costs and this old myth that really needs to be exploded. It is as cheap to operate Canadian ships as it is foreign ships, and it is time that we brought those ships home.

The last point that really plays on this is the reserving of cargo. I was shocked when I spoke to the Wheat Board about this particular item. They do not care how grain gets from this country to wherever it is going. Once they have sold the grain they are happy; but they do approach it in two ways.

If Russia or China or Algeria or Poland want grain, they sell it to them; and then they say, "You use your vessels to haul it away". To a nation that does not have vessels, they say, "Well, we will put it over to an agent who will arrange a charter". They do not personally care about Canadian vessels hauling that grain. I think that if the Canadian Wheat Board is going to sell the grain of Canadians that we do pay a lot of subsidies for, we should encourage and foster, and we should ensure, that full benefits come back to Canadians. But we should not just be doing this with grain: we should be doing it with coal and concentrates; and frankly we should be doing it in the Arctic by stating that those marine activities, the crews and the jobs, belong to us.

One further aspect, and then I will ease off, and I mentioned this in the House the other day. The Canadian Merchant Service Guild services many of our marine activities, such as the licensed personnel: the engineers, the mates and the masters and the average age of that group is 55 years. Where are we going to get the crews, once we see the explosion of activity resulting from the implementation of our energy policy? Are we going to get them, like the ships, off-shore to operate those vessels?

I realize that we have been looking at this problem since the late 1940s. I hope that rather than an awareness, there is some positive action that you can tell us about; or are we just going to continue to look at this for another two decades while others pick up the advantages that should really be accruing to Canadians?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Minister.

Mr. Pepin: Well, I counted ten questions there.

Mr. Skelly: No, no. Just three.

Mr. Pepin: The first one that I can answer is: should there be a marine transportation minister or should there not be. Well, that is immensely debatable. As you know, the previous government had one. Other departments have three ministers—Industry, Trade and Commerce, for example, have that. Any number of political scientists will debate either side of that fence: Should there be three ministers for big departments or should there be one and parliamentary secretaries and others; it is very, very much debatable.

[Traduction]

nes. Renoncer à ce droit, ce serait au moins favoriser le rapatriement de six millions de tonneaux d'affrètement.

Un mot enfin sur le vieux mythe dont il faut vraiment nous débarrasser, à propos des coûts d'exploitation. La mise en service des navires canadiens ne coûte pas plus cher que celle des navires étrangers et il est temps de ramener ces navires au pays.

La réservation des cargaisons joue dans ce domaine un rôle important. Lorsque j'ai parlé de cela aux membres de la Commission canadienne du blé, j'ai été stupéfié de me rendre compte qu'ils ne se soucient pas de la façon dont le grain est transporté à l'extérieur du pays. Une fois que le grain est vendu, ils sont contents. Ils ont deux manières de procéder.

Si la Russie, la Chine, l'Algérie ou la Pologne veut du blé, ils le lui vendent, puis ils disent: «Utilisez vos propres navires pour le transporter chez vous.» Si un pays n'a pas de navires, ils disent: «Nous allons confier le transport à un agent qui va organiser l'affrètement.» Que les navires canadiens puissent transporter ce grain, cela les laisse indifférents. Je crois que si la Commission canadienne du blé vend des grains pour lesquels nous versons des subsides élevés, nous devons faire en sorte que tous les bénéfices de l'opération reviennent aux Canadiens. Et il ne faut pas faire cela seulement avec le grain. Il faut le faire également avec le charbon et le concentré. Et pourquoi ne pas le faire également dans l'Arctique en précisant que ces activités navales, les équipages et les emplois—nous appartenent?

Un dernier point dont j'ai parlé en Chambre l'autre jour, après quoi je vais laisser la parole à d'autres. La Guilde de la Marine Marchande du Canada s'occupe de diverses activités maritimes et notamment du personnel breveté: les ingénieurs, le capitaine et les officiers... Or la moyenne d'âge de ce groupe est de 55 ans. Où allons-nous recruter les équipages, lorsque la mise en œuvre de notre politique en matière d'énergie produira un débordement d'activité? Allons-nous les recruter à l'étranger, tout comme les navires?

Je me rends compte que nous étudions ce problème depuis la fin des années 40. J'espère qu'au lieu de nous parler de vigilance, vous pourrez nous entretenir de mesures concrètes; ou bien allons-nous continuer d'étudier le problème pendant deux autres décennies, pendant que les autres retirent les avantages qui devraient revenir aux Canadiens?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur le ministre.

M. Pepin: Eh bien, j'ai compté dix questions.

M. Skelly: Non, non. Seulement trois.

M. Pepin: La première, c'est: Faut-il ou ne faut-il pas nommer un ministre des Transports maritimes? Ce peut faire l'objet de controverses énormes. Comme vous le savez, le gouvernement précédent en avait un. D'autres ministères ont trois ministres. C'est le cas du ministère de l'Industrie et du Commerce. Tout expert en sciences politiques pourrait se ranger d'un côté ou de l'autre de la clôture: Vaut-il mieux nommer trois ministres à la tête des grands ministères ou un seul, secondé par des secrétaires parlementaires et d'autres fonctionnaires? C'est une question très, très controversable.

[Text]

• 1700

On the replacement of the 20 per cent ship subsidy, my department has expressed its view to the Department of Industry, Trade and Commerce on that subject, especially having to do with the choice of dates. My understanding is that Mr. Gray is looking at that now sympathetically.

The discussion on the deep sea fleet . . .

Mr. Benjamin: What views did your department express towards that?

Mr. Pepin: We were in favour of accommodating the dates.

On the deep sea fleet, I am sure Mr. Sinclair has already covered that ground with the committee, so maybe a reference to that might be useful. The application you make to the Canadian Wheat Board practices and to recent opinion expressed by the grain co-ordinator on the lack of growth in the Great Lakes fleet is well taken here by the department and I have reason to believe that the Canadian Wheat Board is getting to be much more sensitive to that and has made a number of moves to help it in terms of its grain marketing and shipping ways.

What is the next one? Mr. Sinclair, will you take over duty registration? Oh! You already answered that, I guess.

Mr. Sinclair: Yes, I think I have answered that and . . .

Mr. Pepin: Would you repeat it in a nut-shell?

Mr. Sinclair: On the 25 per cent duty, Mr. Chairman, on foreign-built ships, the waiving of that alone would not give rise to any major repatriation of Canadian-owned foreign-flagged fleets, but it would raise the temperature level of the Canadian ship builders which Mr. Skelly has referred to in another comment.

Mr. Pepin: On the marine industrial strategy and marine industrial aspect—anything to say?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I could only assume that what Mr. Skelly had in mind as a marine industrial strategy was the points he subsequently covered by way of question and I think you have already dealt with most of those.

Mr. Pepin: I believe we might comment on the activities of the department in terms of arctic icebreaking and that sort of thing, which is related to industrial development.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to arctic endeavours, not only is the Canadian Coast Guard icebreaking fleet assisting Canadian development in the arctic but it should be pointed out that any movement of resources from the arctic to southern Canadian ports, is reserved to Canadian vessels under the present coasting trade provision. The Canadian flagship, the *MV Arctic*, has actively participated in the movement of arctic resources from Nanisivik mine for the last three seasons, was instrumental in providing the sea lift to Little Cornwallis Island this summer season, to begin the establishment of the new Cominco mine. Also, went into

[Translation]

A propos du rétablissement du subside de 20 p. 100, les membres de mon ministère ont exprimé leur point de vue à ceux du ministère de l'Industrie et du Commerce, spécialement quant au choix des dates. Je crois savoir qu'en ce moment, M. Gray voit cette question d'un œil favorable.

La discussion à propos de la flotte hauturière . . .

M. Benjamin: Quels points de vue votre ministère a-t-il exprimés à cet égard?

M. Pepin: Nous étions en faveur d'un accord au sujet des dates.

Pour ce qui est de la flotte hauturière, je suis convaincu que M. Sinclair a déjà abordé cette question avec le comité; c'est pourquoi il serait peut-être utile de voir ce qu'ils ont dit. La demande que vous faites relativement aux pratiques de la Commission canadienne du blé et à l'opinion exprimée récemment par le coordonnateur et suivant laquelle la flotte des Grands Lacs n'a guère progressé est prise en considération par le ministère et j'ai tout lieu de croire que la Commission est en train de se sensibiliser à ces problèmes et qu'elle a fait des démarches pour améliorer la situation, tant du point de vue de la commercialisation des grains que des méthodes d'expédition.

Quelle est la question suivante? Monsieur Sinclair, voulez-vous répondre à la question sur l'enregistrement des droits? Oh! Je pense que c'est déjà fait . . .

M. Sinclair: Oui, je pense avoir répondu à cela et . . .

M. Pepin: Pourriez-vous résumer votre réponse en deux mots?

M. Sinclair: Monsieur le président, même si le gouvernement se désistait des droits de 25 p. 100 imposés aux navires construits à l'étranger, cela n'amènerait pas un rapatriement important de navires canadiens portant pavillon étranger, mais cela encouragerait les constructeurs de navires canadiens auxquels M. Skelly faisait allusion dans une autre intervention.

M. Pepin: A propos de la stratégie concernant la construction navale industrielle, avez-vous quelque chose à dire?

M. Sinclair: Monsieur le président, je peux seulement présumer que lorsque M. Skelly a parlé de stratégie, il avait à l'esprit les points qu'il a ensuite abordés sous forme de questions et je crois que vous avez répondu à la plupart d'entre elles.

M. Pepin: Nous pourrions peut-être commenter les activités du ministère en ce qui concerne le bris des glaces dans l'Arctique, aspect relié au développement industriel?

M. Sinclair: Monsieur le président, en ce qui concerne les entreprises dans la région arctique, non seulement les brise-glaces de la Garde côtière canadienne collaborent au développement du Canada dans la région arctique, mais il faut souligner que tout mouvement des ressources de l'Arctique vers les ports canadiens du sud est réservé aux vaisseaux canadiens, aux termes de la disposition actuelle sur la navigation côtière. Le navire canadien *MV Arctic* a participé activement, au cours des trois dernières saisons, au transport des ressources minières de Nanisivik, il a contribué, l'été dernier, au transport maritime des marchandises à la petite île Cornwallis pour l'ouver-

[Texte]

Churchill late in this season, in November of this year, and took 25,000 tons of wheat from Churchill to Italy.

One of the other points Mr. Skelly noted, is the absence of activity at Sorel and to respond to that, the Canadian Coast Guard has awarded a contract to Marine Industries at Sorel for the repair of the Coast Guard icebreaker *Wolfe* which was severely damaged some months ago in a fire.

Mr. Pepin: And I am working hard to send a number of hopper cars there.

Mr. Skelly: A final brief question and a final comment is that I really feel that unless we get to a position where we come to grips with a marine industrial strategy there are many industries, the development of technology, and the taking advantage of the tremendous boost in coal and energy, that, if we do not get a plan together and out in front of the public so that they can respond to it, the Japanese and the Fins will, and without that we are lost.

• 1705

The second thing is that you have mentioned the dilemma that I think justifies the need for a minister of marine transportation. You are expressing your views to IT&C and and they are expressing their views to Finance. Mr. Sinclair comments that removal of the 25 per cent in isolation would not repatriate that fleet, but if you guaranteed certain cargoes and the price of those cargoes hauled away was built into the sale price, I suspect that would not only raise the temperature of ship building; I think that would bring Canadian ships back on shore. It is not a thing that can be viewed in isolation, and I know that you know this well. I think, if we are going to see this whole area progress, we are going to need a marine industrial strategy very clearly, and we are going to need an individual with the power to bring together and co-ordinate the activities of a variety of departments. From the outside it really looks as if the left hand does not know what the right hand is doing. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It is 5:05 p.m. There are four speakers left on the first round: Mr. Campbell, Mr. Mayer, Mr. McCuish, Mr. McMillan. At 10 minutes each, we can get everyone in before the bell. Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

Just for the information of committee members, I am sorry I was a little late. Will we be able to obtain a list of those witnesses that will be appearing before the committee in the next days to come?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, Mr. Campbell. I will make sure that you get a list.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay. Thank you.

The very able marine administrator whom we have with us today, probably is as aware as I am that we have been receiving some complaints, especially from seafarers, regarding the application of the safety regulations by the ship owners. We have had, as you are aware, several fires and

[Traduction]

ture de la nouvelle mine Cominco. De plus, il s'est rendu à Churchill en novembre dernier pour y prendre 25 000 tonnes de blé à destination de l'Italie.

Parmi les autres points qu'a soulevés M. Skelly, il y a l'absence d'activités à Sorel et pour y remédier, la Garde côtière canadienne a accordé un contrat à Marine Industries en vue de la réparation de son brise-glace *Wolfe*, qui a subi de lourds dommages il y a quelques mois, au cours d'un incendie.

M. Pepin: Et je travaille fort pour envoyer à Sorel un certain nombre de wagons-trémies.

M. Skelly: Pour finir, je voudrais poser une brève question et faire une dernière remarque: je crois vraiment qu'à moins d'être en mesure d'élaborer une stratégie énergique en ce qui concerne la construction navale et le développement de la technologie et d'être bien décidés à profiter de la relance extraordinaire dans le domaine de la houille et de l'énergie, bref, si nous ne présentons pas au public un projet auquel il puisse adhérer, les Japonais et les Finnois le feront et sans un tel projet, nous sommes perdus.

Deuxième point, vous avez parlé du dilemme qui, selon moi, justifie la nomination d'un ministre des Transports maritimes. Vous exprimez vos points de vue aux gens de l'Industrie et du Commerce et, de leur côté, ils expriment les leurs aux gens des Finances. M. Sinclair vient de faire remarquer que la suppression de la redevance de 25 pour cent, si elle n'est pas accompagnée d'autres mesures, ne permettra pas le rapatriement de la flotte. Mais si vous garantissiez certaines cargaisons et si le coût du transport de ces cargaisons était inclus dans le prix de vente, j'ai idée que non seulement la construction de navires retrouverait un second souffle, mais que cela ramènerait les navires canadiens sur nos rivages. Ce n'est pas une mesure qu'on peut envisager séparément et vous le savez aussi bien que moi. J'estime que si nous voulons voir tout ce secteur progresser, nous avons besoin d'une stratégie concernant la construction navale, et aussi d'une personne habilitée à coordonner les activités des divers ministères. Quand on voit les choses de l'extérieur, on dirait vraiment que la main gauche ne sait pas ce que fait la main droite. Merci.

Le président suppléant (M. Deniger): Il est 17 h 5. Quatre personnes n'ont pas encore eu leur tour: M. Campbell, M. Mayer, M. McCuish, M. McMillan. Si chacun parle pendant dix minutes, ils pourront tous passer avant que la cloche sonne.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Je suis désolé d'être arrivé un peu en retard. Pourrions-nous obtenir une liste des témoins qui doivent comparaître devant le comité au cours des prochains jours?

Le président suppléant (M. Deniger): Oui, monsieur Campbell, je vais m'en assurer.

M. Campbell (LaSalle): D'accord. Je vous remercie.

Le très efficace administrateur de l'Administration du transport maritime, qui était avec nous aujourd'hui, sait sans doute aussi bien que moi que nous avons reçu des plaintes, en particulier de la part de marins, à propos de l'application, par les armateurs des prescriptions relatives à la sécurité. Il y a eu,

[Text]

collisions and explosions. This may be just for the record; they claim that we are extremely lax; that our regulations are excellent, but we are not applying them as we should be to prevent these major accidents which disrupt a lot of the shipping; that owners are getting away with murder in regard to various safety items or conditions aboard their vessels. I would ask you, through the Chairman, sir, if you could, maybe as extensively as possible if it has not already been done, give us some kind of insight into what you plan to do. Are these allegations bona fide? If so, are we going to improve the situations in the next season? This season is just about over on the Great Lakes. What do you plan on doing about it if those allegations are true?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware that those allegations are true in the first instance. You recognized that the regulations we have are excellent, and if I could judge by the complaints raised by ship owners, I think I would probably have to agree that there are certainly more than the ship owners feel are warranted.

With respect to enforcement, we enforce the regulations in the most efficient way we can with the resources that we have at our disposal. We also have the Marine Safety Advisory Committee which is made up of representatives from the Department of Transport, all the major maritime unions and industry associations, who meet at least twice a year to discuss various issues, new regulations, consultation procedure, deficiencies in regulations. I think I can safely say that at those meetings the comments that you have raised have not been raised by those parties. I am sure if there were serious instances of that kind, the Canadian Merchant Service Guild, particularly, or the SIU—I have met with both within the last 30 days—would have either raised them in the Marine Safety Advisory Committee forum or would have raised them personally with me.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

You are saying that within the last 30 days you have met with representatives of the Seafarers International Union of Canada and at no time were any allegations or discussions brought up regarding the safety regulations aboard company vessels.

• 1710

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I had a long discussion with the president of the Seafarer's International Union and one of his vice-presidents with regard to certain safety concerns they had on board vessels. They indicated to me that they were having very satisfactory one-on-one consultations with the owners and that significant progress was being made, they were having some success following this route. They felt that if

[Translation]

comme vous le savez, plusieurs incendies, collisions et explosions. Peut-être que ceci n'ira pas plus loin que nos dossiers, mais ces personnes se plaignent que nous sommes extrêmement mous; que nos règlements sont excellents mais que nous ne les appliquons pas comme il le faudrait pour prévenir ces accidents majeurs qui interrompent brutalement la navigation; que les armateurs peuvent tuer impunément, si l'on considère les conditions de sécurité à bord de leurs navires. Par l'entremise du président, je vous demande, monsieur, si vous pouvez, de façon aussi détaillée que possible—si cela n'a pas déjà été fait—nous donner un aperçu de ce que vous comptez faire. Ces allégations sont-elles fondées? Si oui, allons-nous améliorer les choses au cours de la prochaine saison? La saison actuelle est pratiquement terminée sur les Grands Lacs. Si ces allégations sont exactes, que comptez-vous faire?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je dois dire tout d'abord que j'ignore si ces allégations sont vraies. Vous avez reconnu que nous avons d'excellents règlements, et à en juger par les plaintes formulées par les armateurs, je devrais sans doute avouer que les armateurs ne les trouvent pas tous justifiés.

Quant à leur mise en vigueur, nous appliquons les règlements le plus efficacement possible, compte tenu des ressources dont nous disposons. Nous avons également le Conseil consultatif de la sécurité maritime, qui est formé de représentants du ministère des Transports, de tous les grands syndicats de marins et des associations industrielles. Ce comité tient des réunions au moins deux fois par année pour discuter de divers problèmes, des nouveaux règlements, de la procédure de consultation, des carences au niveau des règlements. Je crois pouvoir dire sans me tromper, à propos des commentaires que vous avez exprimés, que rien de tel n'a été soulevé par aucune des parties. Je suis convaincu que s'il survenait quelque cas sérieux de ce genre, la Guilde de la Marine marchande du Canada ou le Syndicat international des marins canadiens—j'ai rencontré les deux groupes au cours du mois passé—en auraient parlé au cours de la discussion ouverte du conseil consultatif de la sécurité maritime, ou encore on se serait adressé à moi personnellement.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Vous dites qu'au cours des derniers 30 jours, vous avez rencontré les représentants du Syndicat international des marins canadiens et qu'à aucun moment, il n'y a eu d'allégations ou de discussions quant aux règlements en matière de sécurité à bord des navires marchands.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, j'ai discuté longuement avec le président du Syndicat international des marins canadiens et l'un de ses vice-présidents de certains problèmes de sécurité qui sont survenus à bord des vaisseaux. Ils m'ont affirmé qu'en ce moment, ils avaient des consultations personnelles très encourageantes avec les armateurs et que des progrès importants sont déjà accomplis. Ils se disent donc con-

[Texte]

they could work out accommodations with the owners on the particular problems they had in mind, and they had already solved, I think, two major problems, they would prefer to work them out on a one-on-one basis without bringing us in with a regulatory heavy hand. I encouraged them to continue that kind of endeavour.

Mr. Campbell (LaSalle): So there was no request, through you, Mr. Chairman, on their behalf to bring the department, or your administration, into the regulatory system, in other words, they have not requested that you intervene or that you enforce the regulations that they felt had not been enforced in the past, they are going to take their own initiatives with the shipowners? Is that basically correct?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is the primary direction. There was one matter that they asked me to see if I could do something about quietly, and I am endeavouring to follow-up on their suggestion in that regard.

Mr. Campbell (LaSalle): So that other members can join in the questions and answers, Mr. Chairman, I will relinquish part of my time to them. Thank you, sir.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Campbell, spoken like a true former chairman. Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: He is not used to asking questions.

An hon. Member: He is used to cutting us off, so he cut himself off.

Mr. Mayer: I have a couple of items for the minister and his officials who are with him. One of the items has to do with the situation in Prince Edward Island with regard to the proposed increases in ferry rates there. I had the privilege of travelling to Prince Edward Island in the month of September with the Transport committee. One of the things we were given, in conjunction with the trip, was a background paper, and I will quote from it, this is in regard to the proposed increase in ferry rates. It says, and I am quoting:

A pricing guideline paper was produced outlining and evaluating several options designed to address these problems. A discussion paper has been circulated with the provinces, the carriers, and other interested parties and consultations have commenced with these groups prior to the preparation of a policy paper for the minister.

I have a copy in front of me . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Could you identify the paper you are reading from for the record, please?

Mr. Mayer: It is from the briefing notes that were given as part of the Transport committee tour.

Mr. Giroux: And that paper is entitled . . . ?

Mr. Mayer: I cannot tell you what it is entitled—it is called Pricing Policy for Atlantic Ferries and Coastal Services.

[Traduction]

fiantes et s'ils peuvent conclure des arrangements avec les armateurs, concernant des problèmes majeurs qu'en fait ils ont déjà réglés—deux en fait—ils aimeraient mieux s'occuper des questions sans notre intervention et nos lourds règlements. Je les ai encouragés dans cette voie.

M. Campbell (LaSalle): On ne vous a donc pas demandé, monsieur le président, d'amener le ministère ou votre Administration à utiliser l'appareil réglementaire. Autrement dit, on ne vous a pas demandé d'intervenir ou de faire observer les règlements qui n'auraient pas été respectés dans le passé et ces messieurs, en traitant avec les armateurs, ont l'intention de prendre des mesures de leur propre chef. Est-ce bien cela?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, c'est là l'orientation principale qu'a suivie la discussion. Cependant, il y a une question dont on m'a demandé de m'occuper discrètement et je vais m'efforcer de le faire.

M. Campbell (LaSalle): Afin que les autres membres puissent participer à la période de questions et de réponses, je vais leur céder une partie du temps qui m'était alloué. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Campbell. Ce sont là les paroles d'un authentique ancien président. Monsieur Mayer.

M. Benjamin: Il n'a pas l'habitude de poser des questions.

Une voix: Il a l'habitude de nous interrompre, alors, faites-lui la même chose.

M. Mayer: J'ai une couple de remarques à faire au Ministre et à ses collaborateurs. L'une de ces remarques concerne la situation de l'Île-du-Prince-Édouard quant à l'augmentation proposée des tarifs des traversiers. J'ai eu le plaisir de me rendre à l'Île-du-Prince-Édouard en septembre, avec le comité des transports. Nous avons reçu, à cette occasion, de la documentation de base et je vais vous en lire un extrait, où il est question de l'augmentation proposée. Je cite:

Un document sur une politique de fixation des prix a été publié. On y résume et évalue plusieurs options ayant pour objet de régler ce problème. Un exposé de la question a été distribué aux provinces, aux transporteurs et autres parties intéressées et des discussions avec ces groupes ont été entamées, avant la formulation de principes directeurs à soumettre au Ministre.

J'ai sous les yeux une copie de ce document . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Pour nos dossiers, pourriez-vous, s'il vous plaît nous donner le titre de ce document?

M. Mayer: Cela fait partie des notes de breffage qui nous ont été remises au cours du voyage du comité.

M. Giroux: Et ce document a pour titre . . . ?

M. Mayer: Je ne pourrais pas vous dire . . . cela s'appelle: «Politique de fixation des prix pour les traversiers de la région atlantique et les services côtiers».

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It was prepared by the Department of Transport?

Mr. Mayer: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you.

Mr. Mayer: I also have in front of me a letter written by the president of the Tourism Industry Association of Prince Edward Island, a Mr. Don Reid. His concern is that there have not been any consultations with the tourism people and other people who would be affected by an increase in ferry rates. What I want to ask the minister is, if there is going to be an increase, will he take it upon himself to see that there is some discussion with the people to see what kinds of problems an increase in rates is going to cause? My understanding is that the tourism industry in Prince Edward Island is a major one, that probably half of the traffic that comes to the island comes by ferry, and any increase in rates could severely affect the tourism industry there. The tourism association is very concerned about this. I would like to get some kind of assurance from the minister that if there is going to be an increase in rates that consultation will take place with the people who are going to be affected, in accordance with the briefing notes that we were going back in September.

Mr. Pepin: Mr. Mayer does not want to uphold the theory that there should not be any increase in the ferries in the Maritimes?

Mr. Mayer: No, I am not saying that.

Mr. Pepin: Mr. Giroux, do you have some indication of the level of the increases we have had in the Maritimes?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Giroux.

• 1715

Mr. Pepin: I sign these things and I check.

Mr. Giroux: The level of ferry increases has been kept pretty constant in the Atlantic provinces. We had roughly a 10 per cent across-the-board increase instituted last January, effective January 1, 1980, and this year in August and September, our people in the Water Transportation Assistance Directorate held a number of meetings with representatives of provincial governments, representatives of the operators, as well as major groups of users, such organizations as the Atlantic trucking associations and so on, to review with them some approaches to a proper ferry-pricing approach. That, I think, is the purpose of the short paper you are referring to, to provide discussions and to get input from these various groups.

I would have to check whether the tourist association you are referring to was actually part of those discussions. My understanding is that a number of tourist associations were consulted. We also, through the provincial departments of industry, and commerce and tourism, particularly in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island, we did get a flavour of the tourist impact of any ferry increases. One of the things that came out of that is what is very important for them: definitely they would like no ferry increases; that is

[Translation]

Le président suppléant (M. Deniger): Ça été préparé par le ministère des Transports.

M. Mayer: Oui.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci.

M. Mayer: J'ai également sous les yeux une lettre écrite par le président de l'association de l'industrie touristique de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Don Reid. Son problème, c'est qu'il n'y a eu aucune consultation avec les gens du secteur ni avec les autres personnes qui seraient touchées par une augmentation du tarif des traversiers. Ce que je veux demander au Ministre, c'est ceci: s'il y a une augmentation des tarifs, est-ce qu'il va s'assurer auparavant qu'il y aura des discussions afin d'établir quelles sortes de problèmes cela va causer? Si j'ai bien compris, le tourisme est l'une des principales industries de l'île et environ la moitié des gens qui s'y rendent le font par traversier. Toute augmentation des tarifs pourrait donc toucher sérieusement l'industrie du tourisme. L'association du tourisme s'inquiète beaucoup à ce sujet et j'aimerais obtenir du Ministre quelque assurance que si l'on a l'intention d'accroître les tarifs, il y aura une consultation préalable avec les intéressés comme on l'explique dans les notes distribuées en septembre.

M. Pepin: M. Mayer ne soutient pas la théorie selon laquelle in ne devrait y avoir aucune augmentation des tarifs des traversiers dans les Maritimes?

M. Mayer: Non, je ne dis pas cela.

M. Pepin: Monsieur Giroux, avez-vous quelque indication à propos du niveau des augmentations de tarifs dans les Maritimes?

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Giroux.

M. Pepin: Je signe ces documents et je vérifie.

M. Giroux: Dans les provinces maritimes, le niveau d'augmentation des tarifs des traversiers a suivi une courbe assez constante. En janvier dernier, nous avons imposé une augmentation générale d'environ 10 pour cent prenant effet le 1^{er} janvier 1980 et cette année, en août et septembre, notre personnel de la Direction générale de l'aide au transport maritime a tenu un certain nombre de réunions avec les représentants des gouvernements provinciaux, les représentants des exploitants, ainsi qu'avec les principaux groupes d'utilisateurs, tels que les membres des associations de camionnage de la région atlantique et ainsi de suite, afin d'étudier les moyens de fixer des tarifs équitables pour les traversiers. C'est là, je crois, l'objet du court document que vous nous avez signalé: susciter des discussions et obtenir des données de ces divers groupes.

Je vais vérifier si l'association touristique dont vous avez parlé a participé à ces discussions. Je crois qu'un certain nombre d'associations touristiques ont été consultées. De plus, par l'intermédiaire des ministères provinciaux de l'Industrie et du Commerce ainsi que du Tourisme, surtout en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons pu évaluer jusqu'à un certain point la répercussion, sur le tourisme, de toute augmentation des tarifs des traversiers. L'une des choses que ce sondage a fait ressortir, c'est

[Texte]

quite natural. What is more important to them though is, I think, they recognize that, in fact, you cannot proceed indefinitely without any cost increases to the actual tariffs, but that they should be given enough lead-time so they can plan their next year's tourism endeavours. This has taken place and it is now in the process . . .

Mr. Mayer: May I interrupt you for a minute? My office checked with Mr. Reid here just this afternoon to make sure that everybody was on the same wave-length, and my understanding from Mr. Reid is that he has not been involved in whatever consultative process so far has taken place within the department. My understanding from the lawyer is that, although nobody likes to see rates go up, they are not saying that we do not want rates to go up even though they see it is probable. Their concern is that the rates are going to be increased without their having a chance to point out some of the problems that can be associated not only with an increase in rates, but as you point out, an increase of rates that is going to happen really as the tourism season is just getting underway and affects a whole bunch of tours and everything else that goes on.

I will be happy to leave you the copy of the letter and Mr. Reid's name so that you can get hold of him. I understand that he represents fairly—the Tourism Industry Association of Prince Edward Island. I would think that would encompass a large part of the industry that it is based on tourist dollars, and I urge you very much to have some consultation with him if it is at all possible.

Mr. Giroux: Fine.

Mr. Pepin: There is always the possibility of a slip. We all agree on that, but be it in any one of the administrations of the department, be it air or marine or on the surface, the custom, the tradition, the practice is to consult extensively on those things. I write a number of letters, I sign rather, a number of letters constantly on that subject. But as you well know, the concept of consultation is a relative one, and very often they would have liked the consultation to last a whole year and that is not always possible. I say that as a general principle. In practice there might be a slip up here and there. We will see in that particular instance.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much. I would like to raise one other brief point if I could, and it is one that I have talked to the minister about privately and it has been raised with him in committee before. It has to do with the proposed abandonment of the Miniota subdivision in Manitoba of the CPR. The last time I spoke to the minister about it in committee he seemed to be, how should I say, favourably disposed at least to considering the CTC holding hearings into the line before it is finally abandoned. I have had a chance to talk to officials in his department just this week and I was wondering if there is any movement on that, or if he would care to comment on what has happened to date.

Mr. Pepin: Yes, the particular Branch Line has been suggested for abandonment in a number of instances before. So

[Traduction]

l'importance que l'on attache, là-bas, à cette question. Chose certaine, on aimerait mieux qu'il n'y ait pas d'augmentation des tarifs. C'est bien naturel. Cependant, ce qui est encore plus important, c'est que les intéressés reconnaissent qu'on ne peut garder indéfiniment les tarifs actuels, mais ils veulent être prévenus assez tôt pour pouvoir planifier le programme de la prochaine année touristique. Tout ceci est en train de se faire . . .

M. Mayer: Puis-je vous interrompre un moment? Cet après-midi même, mon bureau a communiqué avec M. Reid pour vérifier si tout le monde est d'accord, et d'après les propos de M. Reid, lui-même n'a participé à aucune consultation qui aurait eu lieu au sein du ministère. D'après mon avocat, bien que personne n'ait envie de voir monter les tarifs, aucune protestation ne s'élève, même si cette augmentation semble probable. Le problème des intéressés, c'est que les tarifs vont monter sans qu'ils aient la chance de souligner quelques-uns des problèmes que cela va créer. En outre, comme vous le signalez, cette augmentation des tarifs va survenir juste au moment où la saison touristique va démarrer, touchant ainsi une foule de voyages organisés et tous les détails qui s'ensuivent.

Je serai heureux de vous laisser la copie de la lettre et le nom de M. Reid, au cas où vous aimeriez le rejoindre. Je sais qu'il représente plus ou moins la Tourism Industry Association de l'Île-du-Prince-Édouard, qui semble canaliser une bonne partie des fonds qu'apportent les touristes. C'est pourquoi je vous recommande fortement de consulter M. Reid, si c'est possible.

M. Giroux: D'accord.

M. Pepin: Une erreur est toujours possible. Nous sommes tous d'accord là-dessus. Mais dans n'importe quel secteur administratif du ministère, qu'il s'agisse de transport aérien, maritime ou routier, c'est la coutume de consulter une foule de gens sur ces questions. Pour ma part, je rédige, ou plutôt je signe, de nombreuses lettres à ce propos, mais comme vous le savez, la consultation a ses limites et très souvent, les personnes consultées aimeraient faire durer le processus pendant toute une année et ce n'est pas toujours possible. J'émetts ici un principe général, mais en pratique, il se produit des erreurs ici ou là. Dans le cas qui nous occupe, nous allons vérifier.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie beaucoup. Il est un autre petit point que j'aimerais soulever, si c'est possible. J'en ai déjà parlé personnellement au Ministre et il a déjà discuté de cette affaire dans un comité. Il s'agit du projet d'abandon de la ligne Miniota du CPR au Manitoba. La dernière fois que j'ai abordé la question avec le Ministre en comité, il semblait—comment dire—disposé tout au moins à ce que la CTC tienne une audition à ce sujet avant que la ligne soit abandonnée définitivement. Cette semaine, j'ai eu la chance de m'entretenir avec les cadres de ce ministère et je me demandais où en étaient les choses ou s'il aimerait faire quelques remarques sur ce qui s'est passé jusqu'ici.

M. Pepin: Ça fait plusieurs fois que l'abandon de cet embranchement est proposé. C'est pourquoi la CTC n'est

[Text]

the CTC is not too keen to review things that have already been decided upon. The formula that I was given will bring a smile to Mr. Mayer's lips. The CTC is internally looking at the reason for abandoning the line and they have decided to look at it once again. Hearings are not impossible. The CTC is always free to change its mind, but let us be simple about it and say the information at the moment is not towards that. So, there will be a tremendous effort to be made if Mr. Mayer wants to bring it up again. I would suggest that you and I can talk. Send me your file on the subject, I will look at it to see to what extent I might share your views, but I am not too hopeful.

• 1720

Mr. Mayer: Let me say this then in closing, Mr. Chairman. I will be brief here, too, so that everybody gets a chance to get out of here.

The whole point of the hearing is to give people a chance to make their case why or why not the line should be abandoned. It would seem to me if the CTC is going through an internal review of why the line should be abandoned, they should be willing to open it up and give other people a chance to have input on a more formal and more public basis than just an internal review, and I think that is a concern.

I also understand that the United Grain Growers has sent you a letter, or is in the process of sending you a letter of support for the line. I am going to be going home this weekend and I am sure I am going to come back with several hundred names on a petition about the line—have a hearing—so I would be more than happy to discuss that with you next week. I would also like to point out that even though the line is scheduled to be abandoned on 31 December, *de facto* abandonment will take place, probably, the first of next week because it will take a month to clear the grain out of the elevators on the line so that it can be formally abandoned, or finally abandoned, on 31 December. So there is a certain amount of urgency about it right now.

Mr. Pepin: The letter from the United Grain Growers I have not seen yet if it is in. It is probably not in yet.

Mr. Mayer: Well, I understand that it is in.

Mr. Pepin: What does it say? Is it advance notice? Do they intend to expand their elevators?

Mr. Mayer: Well, they would be very much interested in staying on that line. The elevator they are talking about is at Oak River and I think it handled something like 650,000 bushels of grain last year. Their intention is to stay there, and I think they are urging you, through your good offices, to ask the CTC to hold hearings.

Mr. Pepin: We will look at it.

Mr. Mayer: One other concern I have is that . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Final question, Mr. Mayer.

[Translation]

guère enthousiaste quand on lui demande de revenir sur une décision déjà prise. La formule qu'on m'a servie va faire sourire M. Mayer. La CTC fait une étude interne de la raison pour laquelle on projette d'abandonner la ligne. La question va donc être reconsidérée. Il n'est pas impossible qu'on tienne des auditions. La CTC est toujours libre de changer d'idée, mais d'après les données dont nous disposons en ce moment, disons tout simplement que tel n'est pas le cas. C'est pourquoi il va falloir déployer des efforts énormes si M. Mayer tient à ramener la question sur le tapis. Je vous suggère que nous en reparlions, vous et moi. Envoyez-moi votre dossier sur la question. Je vais l'étudier pour voir jusqu'à quel point je partage vos vues, mais je ne suis pas très optimiste.

M. Mayer: Monsieur le président, pour finir, je vais ajouter ceci. Je serai bref pour que tout le monde puisse s'en aller.

L'objet de l'audition, c'est de donner à chacun l'occasion d'exposer son point de vue sur la question: pourquoi il faut abandonner la ligne on pourquoi il faut la maintenir. Si la CTC se contente d'une étude interne sur les motifs qui justifient l'abandon de la ligne, elle devrait être prête à rouvrir le dossier et à donner aux autres la chance de fournir des données de façon plus officielle.

Je crois comprendre aussi que les membres de United Grain Growers vous ont écrit ou sont sur le point de vous écrire une lettre en faveur du maintien de la ligne. Je m'en vais chez moi en fin de semaine et je suis convaincu que j'aurai entre les mains, à mon retour, une pétition au sujet de la ligne, signée par des centaines de personnes. Tenez une audition, après quoi je serai très heureux de discuter de cette question avec vous, la semaine prochaine. Je tiens à souligner également que même si la ligne doit être abandonnée officiellement le 31 décembre, ce sera probablement fait, dès le début de la semaine prochaine, car il faut un mois pour vider les silos à grains le long de la ligne, pour qu'elle puisse être définitivement abandonnée le 31 décembre. L'affaire présente donc une certaine urgence.

M. Pepin: Si la lettre des United Grain Growers est arrivée, je ne l'ai pas encore vue. Probablement qu'elle n'est pas encore arrivée.

M. Mayer: Je crois qu'elle est arrivée.

M. Pepin: Que dit-elle? Est-ce un avis préliminaire? Les producteurs de céréales ont-ils l'intention d'agrandir leurs silos à grains?

M. Mayer: Ils aimeraient beaucoup les laisser le long de cette ligne. Le silo dont ils vous parlent dans leur lettre est situé à Oak River et l'an passé, il a contenu jusqu'à 650 000 boisseaux de grains. L'intention des producteurs est de rester ici, et je crois qu'ils comptent sur vos bons soins pour demander à la CTC de tenir des auditions.

M. Pepin: Nous verrons.

M. Mayer: Un autre point qui me préoccupe, c'est que . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Dernière question, monsieur Mayer.

[Texte]

Mr. Mayer: ... I have talked to the CTC. They say they cannot hold hearings because, according to regulations, it prohibits them. I talked to the people in the department and they say that the CTC still can hold hearings. My concern is that the jurisdiction of the thing does not fall between two stools and we end up arguing about whose responsibility it is, and in the meantime, the abandonment date goes by and we are left, procedurally, arguing over how, in fact, the hearings should take place. I would be more than happy to discuss that with you.

Mr. Benjamin: The minister can request to do it and they would do it.

Mr. Mayer: Sure he can. Sure he can. No question about it.

Mr. Benjamin: All it takes is one phone call.

Mr. Mayer: The minister can do it.

Mr. Pepin: Then you will make a speech on the independence of regulatory agencies.

Mr. Benjamin: No.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Mayer. Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like you to give me your definition of what you see as the role of the Parliamentary Standing Committee on Transport.

Mr. Pepin: Oh boy! I think it is very varied. Today you seem to be keen to check a number of rather specific situations, Mr. McRae and others, and that is one possibility. In other instances you will want to check on the agencies for which I am responsible, and you are going to do that tomorrow with VIA and next week with Mr. Bandeen of the CN. Presumably you will bring philosophical considerations and minute factors.

In other instances I have talked about deep-sea fleet, I have talked about regional air policies and so on. So it is as varied as the members want to make it.

I came here today expecting questions from Mr. Mayer on grain, on the Soviet Union, because I thought his face was not as joyful as usual when he received an answer the other day.

Mr. Mayer: Well, Mr. Minister, I would be more than happy to raise that with you if we had more time.

Mr. Pepin: So, you made a choice.

Mr. McCuish: What you are saying then, Mr. Minister, is what I had feared, that the role is to deal with matters after the fact, when they are a *fait accompli*, when there is absolutely nothing, or very little, that can be done by the committee as elected representatives.

• 1725

Since April I have had a running battle with you, sir, by correspondence, and because of the time and because you are

[Traduction]

Mr. Mayer: ... J'ai parlé aux gens de la CTC. Ils disent qu'ils ne peuvent tenir d'auditions parce que, selon le règlement, ce n'est pas permis. J'ai parlé aux employés du ministère et ils disent que la CTC peut encore tenir des auditions. Mon problème, c'est que je ne veux pas que nous tombions assis entre deux chaises, sans arriver à quoi que ce soit, sinon à nous demander qui est responsable, et entretemps, que la date de l'abandon de la ligne arrive tandis et que nous continuions à argumenter sur la manière dont les auditions devraient avoir lieu. Je serais vraiment très heureux de discuter de cela avec vous.

Mr. Benjamin: Le Ministre peut demander que ce soit fait et alors, ce sera fait.

Mr. Mayer: Il peut sûrement le faire. Sûrement. Pas de doute là-dessus.

Mr. Benjamin: Il suffit d'un coup de fil.

Mr. Mayer: Le ministre peut faire ça.

Mr. Pepin: Ensuite, vous ferez un discours sur l'indépendance des organismes chargés de la réglementation.

Mr. Benjamin: Non.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Mayer. Monsieur McCuish.

Mr. McCuish: Merci, Monsieur le président. Monsieur le ministre, j'aimerais que vous me donniez votre définition du rôle du Comité parlementaire permanent des transports.

Mr. Pepin: Eh bien, mon Dieu! Je pense que c'est très varié. Aujourd'hui, vous tenez beaucoup—M. McRae et les autres—à enquêter sur un certain nombre de situations précises et ceci est une possibilité. Dans d'autres circonstances, vous voudrez exercer un contrôle sur les organismes dont je suis responsable et c'est ce que vous allez faire demain avec VIA, et la semaine prochaine avec M. Bandeen du CN. Il y a lieu de croire que vous tiendrez compte dans votre étude de considérations philosophiques et de petits détails.

Dans d'autres cas, j'ai répondu à vos questions sur la flotte hauturière, sur les politiques régionales en matière de transport aérien et ainsi de suite. La gamme est donc aussi variée que le souhaitent les membres.

Quand je suis venu ici, ce matin, je m'attendais à des questions de M. Mayer sur les grains et sur l'Union soviétique parce qu'il n'avait pas l'air aussi joyeux que d'habitude, l'autre jour, lorsqu'il a reçu ma réponse.

Mr. Mayer: Monsieur le ministre, je serais enchanté d'en discuter avec vous, si le temps nous le permettait.

Mr. Pepin: Vous avez donc fait un choix.

Mr. McCuish: Ce que vous êtes en train de dire, monsieur le ministre, confirme ce que je redoutais, c'est-à-dire que notre rôle est de discuter des problèmes une fois que les décisions ont été prises, quand elles sont un fait accompli, que le comité, à titre de groupe de représentants élus, ne peut absolument rien faire ou qu'il peut faire très peu.

Monsieur, j'ai déjà mené contre vous une véritable offensive par correspondance, mais faute de temps et compte tenu de ma

[Text]

who you are and I am who I am, you can guess who is the loser. This has bothered me because I did not think I was performing the role I was sent here to perform. I feel very strapped. Arising out of a decision by the cabinet in March or April, in which they instructed ministers to release certain departmental documents, I requested that members of this committee be provided with your department's planning memoranda and program forecasts. With that type of information, the committee can come to grips with the problems that are facing Canada, and you might be pleasantly surprised at the information which, on a regional basis, they are able to provide. But since April, with respect, sir, you have refused to recognize that, so we are again placed in that subservient role which you just stated for the record that you see us in.

I am not as interested in regional concerns this evening as I am with the policy that has been set. The Transport Committee is simply rotting because it cannot do anything functional, just as in every other committee we are dealing with estimates rather than dealing with the departmental budget working papers. We are a chronic case of the cart before the horse. I am sure that in your long career there have been occasions when you have not been a cabinet minister, when you have been a frustrated member of a committee, and I wonder, if you could take the initiative and provide some of this information, which seems to smack of some clandestine secrecy, to the elected members in a committee rather than hoard it, as you seem to do.

Mr. Benjamin: Maybe you will get a plain brown envelope.

Mr. Pepin: It is not easy for us to give you a set of papers where different officials, different branches, express views of what policy, XYZ should be. I have tried to be gracious about it and there are two things you can do. You can suggest that the committee might reserve a number of hours for the discussion of specific policies, the grain, the Crow, regional air policy, ports policy and so on and so forth. I would be very keen to take part in this to the best of my knowledge. I have suggested also that should you want to engage in intellectual discussion with officials we could set it up very easily, but you did not...

Mr. McCuish: Mr. Minister, you did demonstrate some quasi co-operation and invited me, as an individual, to meet with you and your officials. I am glad to see you elaborate on that; that you would extend the same invitation to the whole committee.

Mr. Pepin: That is par for the course. When I was in the opposition some months ago, I tried to set it up with the Department of Industry, Trade and Commerce. I was respon-

[Translation]

place dans la hiérarchie administrative comparativement à celle que vous y occupez, vous pouvez facilement deviner qui en est sorti perdant. Cela m'ennuie parce que je pensais pas alors devoir jouer le rôle que l'on m'a envoyé jouer ici. Je me sens baillonné. M'appuyant sur une décision prise par le Cabinet en mars ou avril demandant aux ministères de permettre la publication de certains documents ministériels, j'ai demandé à votre ministère de remettre aux membres de ce comité ses mémoires de planification et ses prévisions de programmes. En disposant de ce genre d'informations, le comité peut être en mesure de saisir les problèmes auxquels le Canada doit faire face et vous pourriez vous-même être agréablement surpris des informations qui peuvent être divulgués sur une base régional. Mais, permettez-moi de vous le faire remarquer, monsieur, depuis avril, vous refusez de collaborer de sorte que nous nous trouvons à nouveau à tenir ce rôle de second ordre dans lequel vous venez de nous classer.

Les questions régionales ne retiennent pas autant mon attention ce soir que les politiques qui ont été établies. Le comité sur les transports gaspille tout simplement son temps parce qu'il ne peut rien faire de fonctionnel, juste comme dans tout autre comité, nous traitons de prévisions budgétaires au lieu de travailler à l'aide les documents de travail du budget ministériel. Nous mettons constamment la charrue avant les bœufs. Je suis sûr que dans votre longue carrière, alors que vous n'étiez pas encore membre du Cabinet, vous avez dû éprouver la frustration membre de comité. Je me demande si vous pourriez prendre l'initiative de divulguer aux membres élus de ce comité certaines informations qui semblent relever du secret bien gardé plutôt que de les amasser comme vous semblez le faire.

M. Benjamin: Vous recevrez peut-être une simple enveloppe brune.

M. Pepin: Il ne nous est pas facile de vous remettre une liasse de documents dans lesquels différentes autorités administratives, différentes directions expriment leur avis sur ce que les politiques X, Y et Z devraient être. J'ai essayé d'être conciliant dans tout ceci et je peux vous signaler deux choses que vous pouvez faire. Vous pouvez proposer que le comité réserve un certain nombre d'heures à la discussion de politiques bien définies; les céréales, les tarifs à partir du Nid du Corbeau, les politiques régissant le transport aérien régional, les ports et ainsi de suite. J'aimerais beaucoup participer à ces travaux, au meilleur de ma connaissance. J'ai également proposé que si vous vouliez vous lancer dans une discussion purement théorique avec les officiers ministériels, il serait facile d'organiser une telle rencontre mais vous n'avez pas...

M. McCuish: Monsieur le ministre, vous avez fait preuve d'une quasi coopération et vous m'avez invité à titre personnel à vous rencontrer et à rencontrer vos officiers ministériels. Je suis heureux de constater que vous allez encore plus loin dans ce sens et que vous étendez cette invitation à tous les membres du Comité.

M. Pepin: Cela va de soi. Lorsque j'étais dans le parti de l'opposition, il y a quelques mois, j'ai essayé de situer la question avec le ministère de l'Industrie et du Commerce. J'en

[Texte]

sible for that and I had a number of meetings, exactly what I am suggesting you should have. I enjoyed it. You would too.

Mr. McCuish: But the problem, sir, is that you are placing the onus on this committee to raise the issues. How are members of the committee to know that there is not some move afoot to turn over all the airports to Air Canada? Let us say that type of a situation. Unless I know what your officials have in mind, I do not know how it is going to affect my constituents, I do not know how it is going to affect my role in this committee.

Mr. Pepin: You know very well that the minister and the department are working towards a number of policies now. Mr. Mayer knows that we have been working on freight rates, the Crow particularly. He knows that; he watches me like a hawk all the time. You know that we are moving towards a ports policy, I have said so openly. You know that, like it or not, I have to produce a regional air policy in the coming months. So any one of those things that you decide on, I will gladly come here to tell you where we are now, what consultations we have made, and so on and so forth. I would be delighted to do that because I have a reputation for being rather intellectually oriented.

• 1730

Mr. McCuish: Well, I guess I have to be satisfied with a bite of the apple instead of the whole apple. Do I have any time left?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Yes, Mr. McCuish.

Mr. McCuish: Thank you. I am sure the minister is well aware...

Mr. Pepin: No, I am in sympathy because what is going to happen is that one day we are going to come up with a ports policy and you will have to criticize it. There is an element *ex post facto* in what we do, you can still amend it, you can still try to convince us that it is not good, parts of it anyway.

Mr. McCuish: That is good enough, that is good enough.

Mr. Pepin: You would like to be in the development process of the policy, right?

Mr. McCuish: Nothing is written down, Mr. Minister, and maybe I am too naive, but that is what I saw as my role. My background is in municipal politics and I am sure you will agree that municipal politics work a hell of a lot better than federal politics, and that is the way it is done by elected councils. I would expect in the highest house in the land that it would be done in a similar way because it has worked and it can work here.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): A final statement or question, Mr. McCuish.

[Traduction]

ai eu la responsabilité et j'ai tenu un certain nombre de réunions à ce sujet, exactement ce que je vous recommande de faire. Cela m'a plus et cela vous plairait également.

M. McCuish: Mais le problème réside dans le fait, monsieur, que vous chargez ce comité de soulever des questions. Comment les membres du comité peuvent-ils savoir que rien n'a été mis sur pied pour remettre la direction de tous les aéroports à Air Canada? Prenons comme exemple ce genre de situation. A moins que je ne sache quels sont les projets de vos officiers ministériels, je ne vois pas comment cela pourrait toucher mes électeurs ni comment cela va se répercuter sur mon rôle au sein de ce comité.

M. Pepin: Vous savez pertinemment que le Ministre et son Ministère élaborent des politiques en ce moment. M. Mayer sait que nous avons étudié les tarifs de transport de marchandises, en particulier ceux du Nid du Corbeau. Il le sait; il me surveille tout le temps comme un rapace. Vous savez que nous nous engageons vers une politique en matière de ports, je l'ai dit ouvertement. Vous savez, que cela vous plaise ou non, que je dois établir dans les mois à venir une politique en matière de transport aérien régional. Donc, sur n'importe laquelle de ces questions sur lesquelles vous devez vous prononcer, je me présenterai ici avec plaisir pour faire le point, expliquer quelles consultations ont été menées, et ainsi de suite. Je serais ravi de le faire parce que j'ai la réputation d'être plutôt rationnel.

M. McCuish: Eh bien, je pense qu'il me faudra me contenter d'une bouchée au lieu de déguster le fruit entier. Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez la parole, monsieur McCuish.

M. McCuish: Merci. Je suis sûr que le Ministre est au courant que...

M. Pepin: Non, je suis sensible à la question parce qu'un jour, nous allons présenter un projet de politiques relatives aux ports et que vous devrez en faire la critique. Il existe un élément à effet rétroactif dans ce que nous faisons. Vous pouvez modifier nos propositions, vous pouvez essayer de nous convaincre qu'elles ne sont pas bonnes, en partie du moins.

M. McCuish: Cela n'est pas mal, en effet.

M. Pepin: Vous aimeriez participer à l'élaboration des politiques, c'est bien cela?

M. McCuish: Aucun document ne le prévoit, monsieur le ministre; peut-être suis-je trop naïf mais c'était ainsi que je concevais mon rôle. Mon expérience se situe en politique municipale et je suis sûr que vous conviendrez que ce qui se fait au niveau municipal est nettement supérieur à ce qui se fait à l'échelle fédérale, et ces résultats se retrouvent pour tous les conseils élus. Je m'attendrais à ce que la plus haute instance administrative du pays selon leur méthode puisqu'elle est efficace et qu'elle peut s'appliquer ici.

Le président suppléant (M. Deniger): Avez-vous une dernière déclaration à faire ou une question à poser, monsieur McCuish?

[Text]

Mr. McCuish: Thank you. Regarding the coal fields, sir, in southeastern British Columbia, the rail line that is most accessible to those invaluable fields is the BCR. Now, another indication of alienation is the fact that the British Columbia Railway is considered by the federal government as a foreign railway and it is so described in legislation. Because of that foreign railway, which was put in place because British Columbia was not provided with a north-south line by the federal government and was forced to provide its own, B.C. Railway which services British Columbia does not get any of the benefits that accrue to other rail lines in Canada. The last example of . . .

Mr. Pepin: They had the Crow rate, I understand, in practice, in reality.

Mr. McCuish: The Crow rate?

Mr. Pepin: Yes.

Mr. McCuish: That is the rate that gives Mr. Mayer and my other prairie friends a rate of half a cent a ton a mile and cost me another \$135 freight on my refrigerator which I have to buy from central Canada. I know the Crow rates.

These hopper cars that are available, they are not available to that foreign railway, the north and south line, that serves British Columbia.

Mr. Giroux: My understanding, Mr. Chairman, and it is something we would have to check, it was looked at last spring as a possibility that if hopper cars were available and were not tied up by CN and CP in terms of the actual requirements for the grain transportation, then it is quite possible to make hopper cars available to the BCR for the cartage of grain.

Mr. McCuish: Gee whiz and holy cow, thanks!

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. McCuish. Mr. McMillan.

Mr. Pepin: But I thought you wanted to talk about coal?

Mr. McCuish: Well, yes, but the nice thing about coal is that it is going to stay in the ground.

Mr. Pepin: The short answer—and I will make it very short—this discussion has been going on for months now. You know that the companies are in Japan trying to conclude agreements. You know that CN and BCR have put together a rate for the transportation of coal on both lines which seems to be acceptable. You know that the Department of Transport has put together a fixed rate, a tariff, at the port, \$3.00 a ton for the coal, which will necessitate on our part a degree of subsidization estimated between \$15 million or \$20 million. My latest information is that the negotiators are quite close and Mr. Olson, who has first responsibility for this on the government side—I saw him yesterday again—thinks it is going to come true, so we will have some good news.

[Translation]

M. McCuish: Oui, je vous remercie. Monsieur, c'est au sujet des régions houillères du sud-est de la Colombie-Britannique; la ligne de chemin de fer la plus accessible à ces régions d'une valeur incalculable est la BCR. Un autre indice de grave erreur commise à ce propos est le fait que le gouvernement fédéral considère le British Columbia Railway comme un chemin de fer étranger et qu'il est mentionné comme tel dans la loi. A cause de ce chemin de fer étranger qui a été construit parce que la Colombie-Britannique ne disposait pas d'une ligne nord-sud que le gouvernement fédéral aurait dû lui fournir, elle a été forcée de construire sa propre ligne, le BCR, et elle ne retire aucun des avantages dont bénéficient les autres lignes au Canada. Le dernier exemple de . . .

M. Pepin: Elle bénéficie des tarifs du Nid du Corbeau, il me semble, en pratique, en réalité.

M. McCuish: Les tarifs du Nid du Corbeau?

M. Pepin: Oui.

M. McCuish: Il s'agit du tarif qui offre à M. Mayer et mes amis des Prairies un demi cent par tonne et par mille et qui me coûte \$135 pour transporter réfrigérateur qu'il me faut acheter dans les provinces du centre du Canada. Je connais bien les tarifs du Nid du Corbeau.

Les wagons-trémies qui sont disponibles sur la ligne nord-sud n'existent pas sur le chemin de fer étranger qui dessert la Colombie-Britannique.

M. Giroux: Monsieur le président, à ma connaissance, mais il faudra le vérifier, on a envisagé le printemps dernier qu'advenant qu'il y ait des wagons-trémies qui ne soient pas réservés par le C.N. et le C.P. pour le transport des céréales, il serait possible de les mettre à la disposition du BCR pour le transport de céréales.

M. McCuish: Ça alors! Par exemple! Merci.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur McCuish. A vous, monsieur McMillan.

M. Pepin: Mais je croyais que vous vouliez discuter du charbon?

M. McCuish: Mais certainement; ce qu'il y a de bien avec le charbon, c'est qu'il va rester dans le sous-sol.

M. Pepin: Je vais y répondre brièvement . . . la discussion sur ce sujet dure depuis des mois maintenant. Vous savez qu'en ce moment au Japon, les compagnies essayent de conclure des accords. Vous savez que le CN et le BCR ont fixé un tarif de transport du charbon sur les deux lignes, acceptable pour les deux compagnies. Vous savez également que le ministère du Transport a établi un taux fixe, un tarif applicable au port, de 3\$ par tonne de charbon, ce qui nécessitera de notre part une subvention de l'ordre de 15 à 20 millions de dollars. Aux dernières nouvelles, les points de vue des négociateurs sont très proches et M. Olson, qui est le principal responsable représentant le gouvernement dans cette négociation je l'ai encore—vu à ce propos hier—pense que la négociation va aboutir et que nous aurons très prochainement de bonnes nouvelles à annoncer.

[Texte]

• 1735

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. McMillan.

Mr. McMillan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: I assume you are in favour of it.

An hon. Member: Well, the simple point . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am sorry, Mr. McMillan has the floor. You have 10 minutes.

Mr. McMillan: Fine. My concern, Mr. Chairman, Mr. Minister, is focused on the nation-wide cost cutting program of CN Express to reduce its workforce from 5500 to 1100—that is across the country—and to close about one half of its 70 terminals. Now, Mr. Minister, I know you have dealt with this at some length and in some detail in the House of Commons on November 18 when you responded to questions from members on the Opposition side in Question Period. But, there are a number of aspects of the problem that I do not think you did address, and other matters that arise out of your answers which I would like to focus on now.

I am particularly concerned about the situation in the Atlantic provinces. As you know, there are 15 express terminals in the Atlantic region. All but five of those are going to be eliminated: some 250 people—254 to be exact—will be thrown out of work and, in the process, my own province, Prince Edward Island, and the Province of Newfoundland will be left without any locally supplied express service.

In your questions and in your answers in the House of Commons, you mentioned the \$50 million loss by CN Express in the last year and you alluded to the fact that this was a recurring loss every year, that something in the order of that figure was being incurred as debt by CN Express. You also drew attention to the fact that this service will be replaced to some extent by trucking companies. But, for example, in my own province, neither answer has much relevance or applicability. The express office serving Prince Edward Island, which is in Charlottetown and serves the whole province, was operating at 95 per cent capacity by CN's own standards. I realize that you cannot isolate the profitability of certain offices within the national network, but surely one would be reasonable in concluding that it would be profitable by CN standards if it was operating at 95 per cent of the capacity that was set by CN itself. Within the previous five-week period, for example, the CN Express office on Prince Edward Island handled 7,700 shipments. I am led to believe by people who know an awful lot more about this than I do that that is quite a bit for an office of that sort.

In our province, because we are an island and because we are located in the region, express services and small parcel deliveries are very, very important. They are used widely by small business people, by farmers, by fishermen and by members of the public at large. So, hauling out that service is a real

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez la parole, Monsieur McMillan.

M. McMillan: Merci, monsieur le président.

M. Pepin: Je présume que vous êtes en faveur de ce qui se passe.

Une voix: Le simple fait que . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Je regrette, mais M. McMillan a la parole. Vous avez dix minutes pour parler.

M. McMillan: Parfait, monsieur le président, monsieur le ministre, mon principal sujet de préoccupation est le programme de réduction des coûts que le service des messageries du CN a établi pour tout le réseau national et qui aurait pour conséquence de ramener à 1100 personnes son effectif actuel de 5500 employés et de fermer la moitié des 70 terminaux actuellement en opération. Je sais, monsieur le ministre, que vous avez déjà traité cette question en profondeur et en détail à la Chambre des communes, le 18 novembre, lorsque vous avez répondu aux questions de l'Opposition pendant la période des questions. Mais il y a plusieurs aspects du problème que vous n'avez pas abordés ainsi que d'autres questions suscitées par vos réponses sur lesquelles j'aimerais maintenant signaler à votre attention.

La situation dans les provinces atlantiques me préoccupe particulièrement. Comme vous le savez, il y a 15 terminaux de messageries dans la région de l'Atlantique. Ils vont tous être fermés à l'exception de cinq d'entre eux; quelques 250 personnes, 254 plus exactement, vont être renvoyées et par voie de conséquence, ma propre province, l'Île-du-Prince-Édouard, ainsi que Terre-Neuve vont se trouver sans service de messageries.

Dans vos questions et réponses à la Chambre des communes, vous avez mentionné un déficit de 50 millions de dollars par le service de messageries du CN pour l'an dernier mais vous avez passé sous silence le fait qu'il s'agissait d'un déficit qui se reproduit chaque année et qu'une partie de cette somme représente une dette contractée par le service de messageries du CN. Vous avez également souligné le fait que ce service sera remplacé dans une certaine mesure par des compagnies de transport par camions. Cependant, dans ma propre province, par exemple, cette réponse a peu de pertinence ou d'applicabilité. Le Bureau de messageries qui couvre l'Île-du-Prince-Édouard et qui est situé à Charlottetown, fonctionnait à 95 p. 100 de sa capacité selon les propres normes du CN. Par exemple, au cours des cinq dernières semaines, le Bureau des messageries du CN desservant l'Île-du-Prince-Édouard a effectué 7 700 expéditions. Je suis porté à croire, d'après ce qu'en disent les gens qui en savent nettement plus que moi sur ce sujet, que cela représente une somme considérable d'opérations pour un bureau de cette catégorie.

Dans notre province, du fait qu'il s'agit d'une île située dans l'est du pays, le service de messageries et la livraison des petits paquets sont extrêmement importants. Les petites entreprises, les agriculteurs, les pêcheurs, les pêcheurs et le grand public les utilisent sur une vaste échelle. Donc, retirer ce service

[Text]

body blow to the economy, not to mention the people who are going to be thrown out of work—41 in the case of Prince Edward Island.

You have mentioned that the trucking companies are going to be taking over this service and that is the party line that is being pursued by CN is that it is just an operational matter, what is being provided by CN is going to be just, in an administrative fashion, transferred to the trucking companies. However, I have talked to the trucking companies that are likely to be involved in the replacement of this service, Diamond's, for example, and without breaching any confidentiality, they will admit to me and to you, if you ask, that they cannot take all of it. They will only take it on their terms. They are an entirely profit-oriented outfit, whereas CN pays some lip service, at least, to public service. I do not want to take all my time, Mr. Chairman, but may I just sum up here or at least add a further comment. Canadian National Railways profits last year were in the vicinity of \$208 million. Does every division within CN have to be profitable? Does it not have a mandate under the Railway Act, for example under Section 18(1) which reads:

• 1740

"the railway . . . is hereby declared to be a work or works for the general advantage of Canada".

Consistent with that mandate, is it an absolute requirement that every division of CN be profitable, especially when the services that are being provided by certain divisions are so essential to the economy of areas like Prince Edward Island. Is it not true that in some cases CN sets out to demonstrate the unprofitability of certain operations as a justification for eliminating those? Those same operations could be made profitable if they were operated for the betterment of the country. For example, passenger service—the public is dissuaded or discouraged from using certain passenger services, so that CN can then turn around and justify eliminating those services on the grounds of unprofitability. I think to some extent the same thing is happening with CN Express. Sure CN can cite a \$50 million loss figure, but how much of that is created, for instance, by discouraging businessmen from using it in some parts of the country? That is not happening in Prince Edward Island where businessmen are using it and are depending on it. Furthermore, how much of that profit figure at least that deficit figure, that loss figure, is created artificially by removing certain profitable operations within CN Express, sending them over to CN Rail and deflating the profit statement and inflating the cost again as part of the rationale to be presented to the public and to the government for eliminating a service that CN just simply is not interested in operating because it thinks it can maximize its profitability in some other area where it would like to put its eggs? So Mr. Minister, the

[Translation]

constitue un véritable coup porté à l'économie, sans compter que des gens vont se trouver sans travail, dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Vous avez mentionné que les compagnies de transport par camions vont assurer la relève de ce service, que c'est là la ligne de conduite que va adopter le CN, qu'il ne s'agit que d'une question opérationnelle, un simple transfert de responsabilités administratives aux compagnies de transport par camions. Cependant, j'ai communiqué avec les compagnies de transport par camions. Cependant, j'ai communiqué avec les compagnies qui prendront vraisemblablement la relève, avec Diamonds par exemple, et sans porter atteinte à la confidentialité, elles ont admis et vous le répéteront si vous les interrogez à ce sujet, qu'elles n'ont pas de réseau national; elles ne peuvent pas se rattacher au genre de réseau national dont dispose le CN. Elles pourront donc assurer une partie du service mais elles ne peuvent l'assurer complètement. Elles ne peuvent l'assurer que selon leurs conditions propres. Elles sont des compagnies orientées sur les bénéfices tandis que le CN au moins offre à son corps défendant ses services au grand public. Monsieur le président, je ne veux pas trop m'étendre sur le sujet mais, puis-je récapituler ou au moins ajouter une autre remarque? L'année dernière, les Chemins de fer nationaux du Canada ont fait des profits d'environ 208 millions de dollars. Est-ce que chaque opération du CN doit être rentable? Le CN n'a-t-il pas, par exemple, un mandat à remplir en vertu de l'article 18(1) de la Loi sur les chemins de fer, qui se lit comme suit:

«tout chemin de fer . . . est, par la présente, déclaré un ouvrage ou des ouvrages à l'avantage général du Canada.»

En vertu de ce mandat, est-il absolument nécessaire que chaque opération du CN soit rentable, particulièrement lorsque les services fournis par certaines opérations sont tellement essentiels à l'économie des régions comme l'Île-du-Prince-Édouard? N'est-il pas vrai que dans certains cas le CN s'applique à démontrer le manque de rentabilité de certaines opérations comme une justification pour supprimer ces dernières? Ces mêmes opérations pourraient devenir rentables si elles visaient l'avantage du pays. Par exemple, les services aux passagers: on fait tout pour dissuader ou pour décourager le public d'utiliser certains services aux passagers de sorte que le CN peut ensuite justifier la suppression de ces services en raison du manque de rentabilité. Je crois que jusqu'à un certain point, la même chose se produit pour les messageries du CN. Bien sûr, le CN peut citer un déficit de 50 millions de dollars, mais quelle en est la part provoquée par exemple en décourageant les hommes d'affaires d'utiliser les chemins de fer dans certaines parties du pays? Cela n'est pas le cas dans l'Île-du-Prince-Édouard où les hommes d'affaires utilisent les chemins de fer et en dépendent largement. En outre, quelle part de ces profits, ou plutôt de ces pertes, est créée artificiellement en supprimant certaines opérations rentables des messageries du CN et en les transférant aux Chemins de fer du CN en vue de minimiser les recettes et maximiser les coûts toujours en vue de s'en servir comme justificatifs auprès du public et du gouvernement pour supprimer un service qui n'intéresse

[Texte]

question is, do you not think that CN does have a mandate to provide a service, and even if a certain service like CN Express is not profitable, do you not think there is an argument to be made for requiring CN to provide that service to areas like Prince Edward Island and the Atlantic Provinces in general, that are heavily dependent on rail? Do you not think that in many cases the argument of profitability is a false one? I am not saying that CN is doing anything illegal or illegitimate, but I am saying that in some cases they are playing with the figures to make the profit and loss statement appear otherwise than the facts would dictate, Mr. Minister.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Minister.

Mr. Pepin: That is a complex issue, obviously. You will find quite a number of nuances of views, even among ourselves, Liberals, as to what the mandate of a Crown company is, but I am quite sure there are similar nuances in your party, so we are not giving away any secrets there. You will find some who will say that Crown companies are an instrument of government to perform for the Government of Canada as if they were private institutions, so the role of PetroCan is to maximize the benefits of the company in the area. You will hear Mr. Bandeen next week, and I am quite sure he will put the emphasis on that too. That is, that a mandate of CNR is not to lose money. I try to square the circle and look at each situation in its own value. I agree obviously with what CN is doing in the field of small parcels, as you say, not less than carload, which is something else. I bear in mind the fact which was repeatedly mentioned, demonstrated, exemplified, and what not, that there was no hope; that they could not compete in this particular area for a diversity of reasons; one of them is that there are more flexible-smaller businesses coming in and on a specialized basis take away the volume, the work from CN. That company being what it is and because it has the structure it has, the pension plans, seniority and priorities and all that which as a fairly heavy government organization it possesses, it could not compete. There is no hope that it ever could. So then at that point you consider that there was a \$14 million loss in 1978, and up to \$20 million, \$30 million and now it is \$57 million and the projection is that it will continue to go up to \$70 million, \$80 million, \$90 million to \$100 million. So you say, well what do we do? My reaction anyway is to try to determine what can be protected in the process.

[Traduction]

plus le CN qui croit pouvoir maximiser sa rentabilité dans un autre secteur où il aimerait investir. Par conséquent, monsieur le ministre, la question est la suivante: ne croyez-vous pas que le CN a le mandat de fournir un service et même lorsqu'un certain service comme celui des messageries du CN n'est pas rentable, n'êtes-vous pas d'avis qu'il y a de bonnes raisons d'exiger que le CN fournisse ce service aux régions comme l'Île-du-Prince-Édouard et les provinces de l'Atlantique qui, en général, dépendent largement des chemins de fer? Ne pensez-vous pas que dans bien des cas, la rentabilité est un faux prétexte? Je ne dis pas que le CN se comporte de façon illégitime, mais j'affirme que dans certains cas, il jongle avec les chiffres pour que les déclarations de pertes et profits paraissent autres que ce que les faits démontrent amplement, monsieur le ministre.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur le ministre.

M. Pepin: Il s'agit évidemment d'une question complexe. Vous noterez que les points de vue sont très nuancés, même parmi nous libéraux, en ce qui touche le mandat d'une société de la Couronne, mais je suis sûr que les mêmes nuances existent au sein de votre propre parti, de sorte que nous ne divulguons pas de secret en ce sens. Certains disent que les sociétés de la Couronne sont un instrument du gouvernement qui travaillent pour le gouvernement du Canada comme si elles étaient des sociétés privées. Ainsi le rôle de PetroCan est de maximiser les profits de la société dans ce domaine. La semaine prochaine, vous entendrez M. Bandeen, et je suis sûr qu'il insistera sur ce point également, c'est-à-dire que le mandat des Chemins de fer du Canada est de ne pas perdre d'argent. J'essaie de concilier tous les points de vue et d'évaluer chaque situation à sa juste valeur. Bien entendu, je suis d'accord sur ce que le CN fait dans le domaine des messageries, comme vous le dites, tout comme dans le cas des wagons complets, ce qui est un autre domaine. Je tiens compte du fait qui, à plusieurs reprises, a été signalé, démontré, exemplifié, etc. c'est-à-dire qu'il n'y a aucun espoir et que le CN ne peut faire face à la concurrence dans ce secteur particulier pour diverses raisons dont, entre autres, l'apparition de petites entreprises plus souples et plus spécialisées, que le CN et qui lui enlèvent une grande partie du volume de travail qu'il exécutait auparavant. Cette société étant ce qu'elle est et en raison de sa structure comme les régimes de pensions, l'ancienneté, les priorités et tout ce qu'elle possède à titre d'organisme gouvernemental assez peu souple, elle ne peut faire face à la concurrence. Il n'y a aucun espoir qu'elle le puisse un jour. Par conséquent, jusqu'à maintenant, vous considérez qu'il y a eu un déficit de \$14 millions en 1978, puis \$20 millions, \$30 millions et vous avez atteint \$57 millions. Les prévisions indiquent qu'il continuera de s'élever jusqu'à \$70 millions, \$80 millions, \$90 millions et même jusqu'à \$100 millions. Alors, vous vous demandez quoi faire. Quant à moi, je crois qu'il faut essayer de déterminer ce qui peut être épargné.

• 1745

There are two things that have to be protected. With regard to the employees, the CN is going to treat them in an exemplary way. Well watch. But the say that up to 90 per cent of the employees will be either pre-pensioned or relocat-

Deux choses doivent être épargnées. En ce qui concerne les employés, le CN va les traiter de façon exemplaire. Ce qui reste à voir. Les représentants de la direction disent qu'en ce qui concerne jusqu'à 90% des employés, ils leur donneront une

[Text]

ed—and the fact that the union works across the division of CN is helpful—or retrained. Well, it is not the same as good jobs but it is second best proposal.

On the service to the community side, they have assured us that they will arrange for the subcontracting, the interlining and what not, in such a way so that when they depart, they will not leave behind a situation that will be difficult for the local communities. They even mention that in places where they feel they are irreplaceable, they will remain.

So the choice we have really is to say to CN, keep on losing money; keep on doing things that you do not do particularly well and that other people can do instead of you; keep on doing that accelerate the deficit. So of course CN, and any Crown company president comes back to me then and they say look, if you think that there is a moral obligation on the part of the Canadian government to continue to provide these services, all right; we will keep on providing them, but you pay the difference.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. McMillan, this is your last comment or question.

Mr. McMillan: Is it a question of CN not being able to do that particular thing fairly well, or is it just a lack of desire to do it?

Mr. Pepin: That is the moment of truth. Anyway I was convinced that this was something that they were not doing particularly well, and that they could confess. The leadership of the company was not too proud of it and I am not too proud to repeat it. They said that because of circumstances I have indicated, because of the *modus operandi* of CN, because of all that I have mentioned, there is no hope that they will become competitive in a small way.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I ask you to remember that Mr. Bandeen will be appearing in one week's time and that he should be in a position to answer a lot of these questions.

I want to thank the minister and his colleagues for being with us this afternoon. This meeting is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow morning when we shall have VIA Rail Canada with us on Vote 90b under Transport and the Supplementary Estimates.

[Translation]

pension anticipée, les muteront dans un autre endroit ou les recycleront. Le fait que le syndicat soit actif dans l'ensemble du CN est très utile en ce sens. Cela ne vaut pas un bon emploi mais c'est le meilleur deuxième choix.

En ce qui a trait au service à la collectivité, ils nous ont assuré qu'ils s'occuperont de trouver des sous-traitants, des services intermédiaires, etc. de sorte que lorsqu'ils quitteront les lieux, ils ne laisseront pas les collectivités locales dans une situation difficile. Ils ont même mentionné que là où ils considèrent qu'ils sont irremplaçables, ils y resteront.

Le choix qui nous reste vraiment est donc de dire au CN de continuer à perdre de l'argent, à faire ce qu'il ne fait pas particulièrement bien et que d'autres peuvent faire mieux que lui, de continuer et d'accélérer le déficit. Bien entendu le CN ainsi que tout autre président d'une société de la Couronne me diront que si nous croyons que le gouvernement du Canada a une obligation morale en ce qui concerne la prestation de ces services, eh bien! ils continueront de les fournir mais le gouvernement devra payer la différence.

Le président suppléant (M. Deniger): M. McMillan, c'est votre dernière remarque ou question.

M. McMillan: Est-ce que le CN n'est pas en mesure de fournir assez bien ce service ou est-ce qu'il ne souhaite pas le faire?

M. Pepin: Voici venu le moment de vérité. De toute façon, j'étais convaincu qu'il s'agissait d'un service qu'il ne fournit pas particulièrement bien, et qu'il devrait l'admettre. La direction de la société n'en n'est pas très fière et je ne suis pas très fier de le répéter. Elle admet qu'en raison des conditions que j'ai mentionnées, du mode d'opération du CN, et de tout ce que j'ai déjà indiqué, il n'y a aucun espoir qu'il puisse affronter la moindre concurrence.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vous prie de ne pas oublier que M. Bandeen sera ici dans une semaine et qu'il sera en mesure de répondre à plusieurs de ces questions.

Je tiens à remercier le ministre et ses collègues d'avoir assisté à la réunion de cet après-midi. Cette réunion est interrompue jusqu'à 9h30 demain matin lorsque VIA Rail Canada sera présent pour étudier le Crédit 90b concernant le Transport et les prévisions complémentaires.

APPENDIX "TRPT-11"

Mr. M. A. Dionne,
Chairman, Standing Committee
on Transport,
House of Commons,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A6

Dear Mr. Dionne,

In response to the question posed by Mr. J. McDermid at the October 30, 1980, meeting of the Standing Committee on Transport to review Transport Canada's main estimates, it gives me pleasure to advise you that the composition of the present Board of the Toronto Harbour Commission consists of the following members:

<u>Name</u>	<u>Representation</u>	<u>Tenure</u>
<u>Chairman 1980</u>		
Mr. Karl Jaffary	Municipal	August 15, 1981
<u>Commissioners</u>		
Mr. Monte Kwinter	Federal	September 30, 1983
Mr. David Wishart	Federal and Board of Trade	September 30, 1983
Ms. Susan Fish	Municipal	June 27, 1981
Mr. H. Weisbach	Municipal	October 23, 1981

Yours sincerely,

G. M. Sinclair
Administrator

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N7

APPENDICE «TRPT-11»

Monsieur M. A. Dionne,
Président, Comité permanent
sur les transports,
Chambre des Communes,
Ottawa (Ontario)
K1A 0A6

Cher Monsieur Dionne,

Pour répondre à la question posée par Monsieur J. McDermid le 30 octobre 1980, à la réunion du Comité permanent sur les transports qui avait pour objet d'étudier les estimations budgétaires de Transports Canada, il me fait plaisir de vous indiquer la composition du conseil actuel de la Commission du port de Toronto:

<u>Nom</u>	<u>Représente</u>	<u>Mandat</u>
<u>Président (1980)</u>		
M. Karl Jaffary	Niveau municipal	15 août 1981
<u>Commissaires</u>		
M. Monte Kwinter	Niveau fédéral	30 septembre 1983
M. David Wishart	Niveau fédéral et le Board of Trade	30 septembre 1983
Md. Susan Fish	Niveau municipal	27 juin 1981
M. H. Weisbach	Niveau municipal	23 octobre 1981

Veillez agréer, cher Monsieur Dionne, l'expression de ma considération distinguée.

L'administrateur,
G. M. Sinclair

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N7



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Walter McLeish, administrateur, Administration cana-
dienne des transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Thursday, November 27, 1980

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le jeudi 27 novembre 1980

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1980-81
Vote 90b under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1980-1981
Crédit 90b sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

JAN 20 1981
PARLIAMENTARY LIBRARY MATERIALFirst Session of the
Thirty-second Parliament, 1980Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Deniger	Gourd
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Harquail
Ellis	Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Mazankowski	Penner
McCuish	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McKenzie	Riis
McRae	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, November 27, 1980:

Mr. Riis replaced Mr. Skelly;

Mr. Ellis replaced Mr. McMillan.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 27 novembre 1980:

M. Riis remplace M. Skelly;

M. Ellis remplace M. McMillan.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 27, 1980
(26)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:42 o'clock a.m. this day, the chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Maltais, Mayer, Mazankowski, McCuish, Reid (*St. Catharines*), Riis and Turner.

Other Members present: Mr. Bujold and Mrs. Côté.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. F. Roberts, Chairman and President; Mr. G. Fortin, Vice-President, Law and Secretary and Mr. B. E. Horsman, Vice-President, Human Resources.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated November 5, 1980, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 13, 1980, Issue No. 16.*)

The Committee resumed consideration of Vote 90b under TRANSPORT.

Mr. Roberts made a statement and, with the witnesses, answered questions.

*It was agreed,—*That the Committee continue its sitting at 8:00 o'clock p.m. this day.

At 11:15 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:20 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed.

At 1:02 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. later this day.

EVENING SITTING
(27)

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail and Mazankowski.

Other Members present: Mrs. Côté and Mr. Parent.

Witnesses: From VIA Rail Canada Inc.: Mr. J. F. Roberts, Chairman and President; Mr. R. Béchamp, Vice-President, Development and Planning.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated November 5, 1980, relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, November 13, 1980, Issue No. 16.*)

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 27 NOVEMBRE 1980
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Maltais, Mayer, Mazankowski, McCuish, Reid (*St. Catharines*), Riis et Turner.

Autres députés présents: M. Bujold et M^{me} Côté.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. J. F. Roberts, président et président du Conseil d'administration; M. G. Fortin, vice-président, secrétaire légiste et M. B. E. Horsman, vice-président, Ressources humaines.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 5 novembre 1980 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 13 novembre 1980, Fascicule n° 16.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 90b sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Roberts fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

*Il est convenu,—*Que le Comité siège à 20 heures aujourd'hui.

A 11 h 15, le Comité suspend ses travaux.

A 11 h 20, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

A 13 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(27)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail et Mazankowski.

Autres députés présents: M^{me} Côté et M. Parent.

Témoins: De VIA Rail Canada Inc.: M. J. F. Roberts, président et président du Conseil d'administration; M. R. Béchamp, vice-président, Développement et planification.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 5 novembre 1980 portant sur le Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 13 novembre 1980, Fascicule n° 16.*)

The Committee resumed consideration of Vote 90b under
TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

At 10:05 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30
o'clock a.m. Tuesday, December 2, 1980.

Le Comité reprend l'étude du crédit 90b sous la rubrique
TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 2
décembre 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, November 27, 1980

• 0943

[Texte]

The Chairman: Order, please. As members know there have been some changes in our schedule today due to the funeral of former Governor-General, Mr. Léger. We will, however, have a prolonged session this morning. We will aim to terminate at about 1 o'clock. I will call a break at approximately 11 o'clock depending on how the questioning is going at the moment and, if necessary, at that time we will discuss the possibility of holding an evening meeting at 8 o'clock depending on the wishes of the members of the committee.

• 0945

This morning, we are resuming consideration of our order of reference relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981. Specifically, we are considering Vote 90b under Transport, which you will find listed in your blue book on pages 146 and 147.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 90b—Payments to VIA Rail Canada Inc.—
\$30,611,697

The Chairman: We are pleased this morning to have with us Mr. Roberts, Chairman and President of VIA Rail Incorporated. I want to welcome him to the committee, and at this point, I would ask him to introduce his officials. I also understand he has a brief opening statement to make. Once you have introduced your officials, Mr. Roberts, you can proceed with your opening statement if you wish.

Mr. J. F. Roberts (Chairman and President, VIA Rail Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. On my right I have with me today, Gabriel Fortin, Vice-President, Law and Corporate Secretary, and sitting in those two chairs over there are Garth Campbell, our Vice-President, Marketing, and Eldon Horsman, our Vice-President, Human Resources. There are a couple of other people with us, but we can introduce them if the need arises.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to read an opening statement.

I would like to take this opportunity to thank you and the members of the committee for inviting us here to discuss matters pertaining to VIA Rail Canada Incorporated. At this particular point in time, I will not summarize our past years' activities, or our plans for the future, as I presume you will be asking me about these later on.

I do want to draw your attention to the reasons why it has become necessary to vote on supplementary funds for VIA.

VIA operates under two sets of contracts: those it signs with the minister, that provide it with the funds it needs to operate, and those it signs with CN and CP, that revolve around the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 novembre 1980

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Comme les députés le savent, il y a eu quelques changements d'horaire aujourd'hui à cause des funérailles de l'ancien gouverneur général, M. Léger. Cependant, nous allons siéger plus longtemps ce matin. Nous avons l'intention de lever la séance à 13 heures. Si nous avons fait des progrès suffisants, j'ajournerai la réunion brièvement à 11 heures; nous discuterons la possibilité de tenir une séance du soir, éventuellement s'il y a lieu. Je m'en remets à vous en ce sens.

Ce matin, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. Précisément, nous en sommes à l'étude du crédit 90b sous la rubrique Transport, que vous trouverez aux pages 146 et 147 du Livre bleu.

TRANSPORT

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 90b—Paiements à VIA Rail Canada Inc.
\$30,611,697

Le président: Il nous fait plaisir ce matin d'accueillir M. Roberts, président de VIA Rail Incorporée et président du conseil d'administration. Je lui souhaite la bienvenue au Comité et je lui demanderais de nous présenter les fonctionnaires qui l'accompagnent aujourd'hui. Je crois savoir qu'il a une courte déclaration préliminaire à nous faire. Monsieur Roberts, après nous avoir présenté vos fonctionnaires, vous pouvez passer tout de suite à votre déclaration.

M. J. F. Roberts (président, VIA Rail Canada Inc.): Merci beaucoup, monsieur le président. A ma droite, M. Gabriel Fortin, vice-président du contentieux et secrétaire général; assis là-bas, MM. Garth Campbell, vice-président, *Marketing*, et M. Eldon Horsman, vice-président, ressources humaines. D'autres fonctionnaires nous accompagnent aujourd'hui, mais nous pouvons les présenter au fur et à mesure.

Monsieur le président, j'aimerais lire ma déclaration préliminaire.

Permettez-moi d'abord de vous remercier, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de m'avoir invité à vous entretenir des questions intéressant VIA Rail Canada. Je ne vais pas commencer par vous faire un résumé de nos activités depuis le dernier exercice, ni de nos projets, puisque je suppose que l'on m'interrogera à ce sujet un peu plus tard.

Je tiens plutôt à attirer votre attention sur les raisons qui nous obligent à demander des crédits supplémentaires pour VIA.

L'exploitation de VIA dépend de deux catégories de contrats: ceux qui sont dressés avec le ministre et qui concernent les fonds d'exploitation et ceux qui sont instrumentés avec le

[Text]

cost of running VIA trains over CN and CP tracks. However, while the contracts with the minister are on fixed prices, those with CN and CP are based on estimated costs that are subject to revision, once the unit costs certified by CTC are available. In accordance with this revision clause, VIA has recently received an additional invoice for \$10 million from CN for the year 1979. CN advised VIA that its initial billings were based on the 1976 unit costs certified by CTC, and that the \$10 million represents an adjustment of these figures, now that the 1977 unit costs have been certified by the CTC, and are available.

Again, in accordance with the contract, VIA has disputed the amount of the increase with CN, and has asked the CTC to review the charges to ensure that they do not exceed costs allowed under Costing Order R-6313. Given the background information, I think you can appreciate the nature of VIA's present concerns.

VIA n'a reçu du CN aucun avis préliminaire qu'un redressement d'une telle ampleur lui serait adressé une fois que cette information serait connue du CN. Bien plus, VIA estime ne pas avoir obtenu suffisamment d'explications du CN quant à l'ordre de grandeur de ce redressement, ni avoir reçu assez de détails pour justifier la somme demandée.

Tandis que les données relatives aux prix unitaires sont mises à la disposition du ministre, de la CCT, du CN et du CP, elles ne sont pas fournies à VIA. Cela nous relègue dans la position non enviable d'avoir à nous en remettre aux autres pour savoir si les factures que nous recevons sont exactes.

Si l'on prend en considération que la vérification effectuée par la CCT relativement aux prix de revient homologués par l'Ordonnance R-6313 remonte maintenant à 2 ou 3 ans, si VIA continue d'être administrée dans le cadre des présentes dispositions contractuelles, nous nous retrouverons dans une situation analogue chaque fois que la CCT homologuera de nouveaux prix unitaires. Ce n'est pas la façon idéale d'exploiter une entreprise, et ce, même si les contrats de service passés avec le ministre, contrats dits de demandes auxiliaires de services comportant une clause permettant de les modifier «de manière à tenir compte de l'effet qu'auraient sur le rendement de VIA toutes circonstances ou tous événements que l'on peut raisonnablement considérer comme échappant au contrôle de VIA ou n'étant pas imputables à la gestion assurée par VIA.

• 0950

VIA maintient que pour assurer l'exploitation de son entreprise de façon efficace, elle doit passer avec le CN et le CP des contrats qui reposent sur une forme de prix fixes, de la même manière que ses contrats passés par le ministre sont basés sur des prix fixes.

C'est la seule façon d'éviter qu'une situation analogue ne se reproduise. Simply put, Mr. Chairman, there is \$30.6 million in the supplementary estimates because of unexpected billings from Canadian National, made up of \$10.1 million for 1979 and \$20.5 million for 1980. Thank you very much, Mr. Chairman. That ends my opening statement.

[Translation]

CN et le CP accordant aux trains de VIA le droit de circulation sur les voies du CN et du CP. Toutefois, si les contrats dressés avec le ministre sont basés sur des prix fixes, ceux qui le sont avec le CN et le CP sont basés sur des prix de revient prévus, sujets à révision une fois que les prix unitaires homologués par la CCT sont disponibles. En vertu de cet article de révision, VIA a reçu dernièrement une facture supplémentaire de 10 millions de dollars du CN pour l'année 1979. Le CN a informé VIA que les premières factures avaient été basées sur les prix unitaires homologués par la société en 1976 et que la facture récente de 10 millions de dollars constituait un redressement de compte en fonction des prix unitaires homologués par la CCT pour 1977.

Toujours en vertu des dispositions du contrat, VIA a contesté cette augmentation auprès du CN et a demandé à la CCT de revoir les relevés de frais pour s'assurer qu'ils ne dépassent pas les coûts admissibles en vertu de l'Ordonnance R-6313. Compte tenu des faits susmentionnés, je crois que vous comprendrez l'inquiétude de VIA.

VIA had no advance notice from CN that an adjustment of this magnitude would be forthcoming once this information was known to CN. Moreover, VIA does not feel it received an adequate explanation for the size of the adjustment from CN or that it was given sufficient details to justify the amount.

While unit cost information is available to the minister, the CTC, CN and CP, it is not available to VIA. This leaves us in the unevident position of having to rely on others to tell us whether the invoices we receive are correct.

Considering that CTC verification of R-6313 costs is now two to three years in arrears, if VIA continues under the present contract arrangements, it could run into a similar situation every time a new set of unit costs is certified. This is not an ideal way of operating, even given the provision that VIA's individual service contracts with the minister, known as Subsidiary Services Requests, may be amended "so as to take into account the effects on performance by VIA of circumstances and events which may be reasonably considered to be beyond the management or control of VIA".

VIA maintains that in order to manage its operations efficiently, it must have some sort of fixed contract with CN and CP to coincide with its fixed price contract with the minister.

That is the only way to avoid a similar situation arising in the future. Simplement, monsieur le président, les factures du CN de 10.1 millions de dollars pour 1979 et 20.5 millions de dollars pour 1980 s'élèvent à un supplément total de 30.6 millions de dollars, à savoir, le montant qui figure au budget supplémentaire. Merci beaucoup, monsieur le président, voilà qui termine ma déclaration préliminaire.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. You were correct when you said your statement would be brief. We will start our questioning this morning with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman, I certainly want to welcome Mr. Roberts to the Standing Committee on Transport. We always enjoy having Mr. Roberts because we feel he is one person who is very enthusiastic about the future rail passenger service in Canada. I think I speak for all the members when I say that we believe that Mr. Roberts is doing an excellent job as Chief Executive Officer of VIA Rail, given the difficulties and the challenges that confront him.

I take it, Mr. Roberts, from your statement that you are not very happy with the kind of service contract that you have arranged with CN and CP and it makes it very difficult for you to do any future planning. Can you tell me if there is a process that has been started in an attempt to revise the contracting mechanism? While we live in rather uncertain and turbulent times in terms of energy costs and inflationary pressures, I am sure we would all want to see a little more stability in terms of your anticipated costs and revenues so that you can plan for the future.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Well, thank you very much, Mr. Mazankowski, for your kind remarks. In terms of your question, no, we are not satisfied with the existing situation. When we originally signed the contracts with Canadian National and Canadian Pacific, naturally we had only R-6313, the costing order, to go by. It is the only measurement stick really available to us. Originally, the regulations called for fixed contracts between the government of Canada and VIA Rail Canada Inc. and it was assumed that we could negotiate fixed contracts between VIA and CN-CP. We got into those negotiations, and it was determined by the railways that fixed-price contracts were not acceptable at that particular time.

Under the relationship that existed between the railways and the Canadian Transport Commission, when they applied for subsidies under the 1967 National Transportation Act, it was a claim for subsidies after the fact. So they wanted to keep that flexibility in the system. Really, the contract that we signed with Canadian Pacific and Canadian National allowed for that after-the-fact accounting and there was a so-called thirteenth bill clause. We give the railways the number of trains that we want to operate and the workload that will be put on each railway and the railway gives us an estimate of the cost that will be incurred under R-6313 for that workload. They give us what they call anticipated costs so we can budget on a month-to-month basis.

• 0955

In 1979, for instance, we received those anticipated costs on a monthly basis, 60 days later the railway can adjust those anticipated costs to actual. We went through 1979 and everything was fine, the adjustments at the end of the 60-day periods were just about meeting the anticipated costs but then, after the year was ended, Canadian National came up with a bill of \$10.1 million. This they said was because the CTC had updated the unit costs from 1976 to 1977; the anticipated costs

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Roberts. Vous aviez raison de dire que votre déclaration était courte. M. Mazankowski prend la parole en premier aujourd'hui.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Roberts au Comité permanent des transports. Il nous fait toujours plaisir de l'accueillir parmi nous car c'est l'une des rares personnes qui se montrent enthousiastes à propos de l'avenir du service ferroviaire voyageur au Canada. Je crois parler au nom de tous les membres du Comité lorsque je dis que M. Roberts a su très bien relever le défi que lui pose son poste de directeur général de VIA Rail.

D'après votre déclaration, monsieur Roberts, je puis en déduire que vous n'êtes pas très content des contrats que vous avez dressés avec CN et CP et qu'il vous est conséquemment très difficile de planifier. A-t-on essayé de passer en revue le système de contrats? Certes, je comprends vos difficultés. Même si nous connaissons une époque incertaine et troublée où les coûts d'énergie et les pressions inflationnistes sont tout à fait imprévisibles, nous aimerions, certes, que vous puissiez prévoir les coûts et recettes en vue de faire une meilleure planification.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci beaucoup, monsieur Mazankowski, de vos propos favorables. Pour répondre à votre question, non, nous ne sommes pas satisfaits de la situation actuelle. A l'origine, quand nous avons signé les contrats avec le CN et le CP, nous dépendions uniquement de l'Ordonnance R-6313. C'était véritablement notre seul point de repère. Auparavant, les règlements exigeaient des contrats à prix fixe entre le gouvernement du Canada et VIA Rail Canada Inc. Donc, on a également supposé qu'on pourrait négocier des contrats à prix fixe avec le CN et le CP. Toutefois, une fois les négociations entamées, les compagnies de chemins de fer ont décidé que les contrats à prix fixe n'étaient pas alors acceptables.

Étant donné le genre de rapports qui existaient entre les chemins de fer et la CCT, lorsque celle-ci demandait des subventions en vertu de la Loi nationale sur les transports de 1967, il s'agissait effectivement d'une demande de subventions après coup. Ils voulaient donc maintenir un système aussi souple. Le contrat que nous avons signé avec le Canadien Pacifique et le Canadien National prévoyait cette comptabilité et comportait une clause de treizième facture: nous indiquons aux chemins de fer le nombre de trains que nous souhaitons et la charge pour chacun et eux nous donnent un devis conforme au R-6313 pour cette charge. Il s'agit des coûts prévus qui doivent nous permettre d'établir nos budgets mensuellement.

Par exemple, en 1979, nous avons reçu le montant mensuel des coûts prévus et 60 jours plus tard les chemins de fer rajustaient en fonction des coûts réels. Tout s'est bien passé en 1979, au bout des 60 jours, les coûts prévus correspondaient presque toujours aux coûts réels mais à la fin de l'année, le Canadien National nous a présenté une facture de 10,1 millions de dollars. Cela, a-t-il déclaré, parce que la CCT avait

[Text]

had been based on unit costs produced for 1976 and CTC had upgraded them to 1977.

Mr. Mazankowski: Mr. Roberts, are you saying that the CN or the CP cannot give you an actual cost on providing a service for a given period of 12 months?

Mr. Roberts: They are giving us an estimate . . .

Mr. Mazankowski: No, a cost. You cannot enter into . . .

Mr. Roberts: That is right. They will not give us a firm price.

Mr. Mazankowski: You are worse off than any shipper. You are even worse off than a captive shipper because there is at least some agreement on fixed charges.

Mr. Roberts: Right now I agree with you and this is why we are here. VIA is not looking for any more money. It is not that we overexpended this year or anything else, it is because of unexpected bills from Canadian National.

Now the second part of your question, Mr. Mazankowski, was what do we do in the future? As you will recall, we signed an agreement until April, 1981 only, because in the original contract CN and CP would not allow us to operate any more trains than were operated in the summer of 1977 at a cost that would be covered by R-6313. They were speaking at the time of so-called commercial rates which we never did get a definition of. We signed a contract until April, 1981, because we knew that the LRCs were coming and that when the LRCs were delivered we would require additional train slots in certain territories, so now we have to renegotiate the contract.

What we have proposed to Canadian National and Canadian Pacific is that we want to sign fixed-price contracts with the railways. What we would want to do since R-6313 is the only . . .

Mr. Mazankowski: For what duration of time?

Mr. Roberts: It would be for two years.

Mr. Mazankowski: On a two-year basis.

Mr. Roberts: Two years. This is what we are proposing, R-6313 is the only yardstick we still have in the country, of course, to measure the proportion of cost that should be attributable to passenger on any given operation. What we want to do is have 1980 costs certified by the CTC and use that as a base and then we would agree on an escalating formula for 1981 and 1982. We would determine the unit costs for 1980 by certain measures, by train mile, by car mile, by train dispatch, that type of measurement and we would contract with the railways to pay fixed-unit costs for each one of these things for 1981 and 1982. We would sign a two-year contract with them. This would give the railways an incentive to improve productivity in the passenger business. Right now under 6313, since it is an after-the-fact accounting there is no incentive built in to improve the productivity of the passenger business, and since 63 per cent of all our costs are railway contracts it is extremely important to us that . . .

[Translation]

relevé les coûts unitaires de 1976 à 1977; or les coûts prévus avaient été calculés en fonction des coûts unitaires de 1976.

M. Mazankowski: Monsieur Roberts, cela veut-il dire que le CN ou le CP ne peuvent vous donner le coût réel des services qu'ils vous fournissent sur une période de douze mois?

M. Roberts: On nous donne un devis . . .

M. Mazankowski: On ne peut vous donner le coût. Vous ne pouvez . . .

M. Roberts: C'est cela. On ne nous donne pas de prix ferme.

M. Mazankowski: Vous êtes plus mal placé que n'importe quel expéditeur. Même si ceux-ci sont quelque peu à la merci des transporteurs, ils peuvent au moins se mettre d'accord avec eux sur un montant fixe.

M. Roberts: Je suis bien d'accord avec vous et c'est pourquoi nous sommes ici. Nous ne demandons pas davantage d'argent. Ce n'est pas que nous ayons trop dépensé cette année, c'est simplement que nous avons reçu des factures inattendues du Canadien National.

Quant à la deuxième partie de votre question, monsieur Mazankowski, qu'allons-nous faire? Vous vous souviendrez que nous avons signé un accord jusqu'à avril 1981 seulement car dans le contrat initial, le CN et le CP ne nous autorisaient pas à faire rouler plus de trains qu'au cours de l'été 1977 à un coût calculé selon le R-6313. On parlait alors des soi-disant tarifs commerciaux dont on ne nous a jamais donné de définition. Nous avons signé un contrat jusqu'à avril 1981 car nous savions que les CRC arrivaient et que lorsqu'ils seraient livrés nous demanderions d'ajouter des trains sur certains trajets si bien qu'il nous faut maintenant renégocier le contrat.

Nous allons proposé au Canadien National et au Canadien Pacifique de signer des contrats à prix fixes, ce que nous aimerions étant donné que R-6313 . . .

M. Mazankowski: Pour combien de temps?

M. Roberts: Ce serait pour deux ans.

M. Mazankowski: Deux ans.

M. Roberts: Oui. C'est ce que nous proposons, R-6313 est la seule référence que nous ayons au pays pour mesurer la proportion du coût attribuable aux passagers sur n'importe quel service. Nous souhaiterions que les coûts de 1980 soient certifiés par la CCT et nous servent de base pour que nous convenions ensuite d'une formule escalatoire pour 1981 et 1982. Nous déterminerions les coûts unitaires pour 1980 en fonction de certains éléments comme le mille par train, le mille par automobile, la répartition des trains, etc. et nous signerions un contrat avec les chemins de fer pour payer des coûts unitaires fixes pour chaque élément en 1981 et 1982. Nous signerions un contrat de deux ans. Cela inciterait les chemins de fer à améliorer la productivité du service voyageur. A l'heure actuelle aux termes de l'ordonnance R-6313, étant donné qu'il s'agit de comptabilité après coup, il n'y a pas d'avantage à améliorer cette productivité et puisque 63 p. 100 de tous nos coûts sont des contrats de chemins de fer, il est extrêmement important pour nous que . . .

[Texte]

• 1000

The Chairman: Did you say 63 per cent?

Mr. J. F. Roberts: Yes, 63 per cent of all our expenditures are under the railway contracts, and if there is no incentive for the railways to improve productivity then we are leaving out 63 per cent of our business.

I do not know if that begins to answer your question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Oh, I think it does. I think it clarified, at least in my mind, something that was not entirely clear to me. I have to say it is a hell of a way to run a railroad. My god, it is an open-ended contract. Even a captive shipper knows what he is going to be paying, in terms of a freight rate, for a year at least. In the case of moving freight, there is such a thing as an agreed charge, and a railway enters into a contract with a company for the movement of those goods for at least the given period of a year. You do not even have that.

Are you satisfied with your 6313 costing data? Have you been satisfied with the result of that, or is that why you are going to a different costing statistic based upon your actual operations?

Mr. J. F. Roberts: We do not know if we are satisfied or not with 6313. The idea is that we do not have access to railway books, so we do not know how the costs have been arrived at. The only people, the only organizations, that now have access to that information are the Canadian Transport Commission and the Minister of Transport.

Mr. Mazankowski: Are you satisfied that you will get an objective and a thoroughly independent analysis by the CTC?

Mr. J. F. Roberts: Yes. If it is CTC staff that does the analysis, we are confident that we will get the results we are looking for. We are not saying the costs are suspect in any way. All we are saying is that they should be verified.

Mr. Mazankowski: My next question then becomes a little more difficult for you to answer, I suspect. We are talking here about \$455 million, and my next question was, where do we go from here? What is the future of VIA Rail? Can you give the committee some idea of future cost data? In other words, I suppose you have a five-year plan in place. If you have, can you make that available to the committee, and will you go over it with the committee members and explain where we are going over the next five-year period?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J. F. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. To begin with, Mr. Mazankowski, at the present time, this year we will handle 40.9 per cent more passengers than both railways handled in 1976. If you look at the record, since the early sixties there has been a continuous decline in the number of passengers handled in rail passenger services in Canada, except for a blip in 1967. By government calculations, we are handling that increased number for \$87 million less than the projections if the railways had continued to operate the service. So we are doing it for \$87 million less; we have increased

[Traduction]

Le président: Avez-vous dit 63 p. 100?

M. J. F. Roberts: Oui, 63 p. 100 de toutes nos dépenses couvrent nos contrats avec les chemins de fer et si ces derniers ne sont pas incités à améliorer leur productivité, cela représente 63 p. 100 de nos activités.

Je ne sais pas si cela répond à un peu à votre question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oh, j'ai bien l'impression que oui. Cela à au moins clarifié quelque chose qui restait encore confus dans mon esprit. Je dois dire que c'est un drôle de moyen de diriger les chemins de fer. C'est un contrat complètement libre. Même les expéditeurs savent ce qu'il paieront en frais de transport, au moins sur une période d'un an. Pour ce qui est du transport de marchandises, il y a ce qu'on appelle un tarif convenu et les chemins de fer négocient avec la société qui veut transporter des marchandises un contrat qui s'applique au moins à une période donnée. Vous n'avez même pas cela.

Les chiffres calculés selon le règlement 6313, les résultats vous sont-ils satisfaisants ou est-ce pourquoi vous adopter maintenant une autre méthode d'établissement des coûts en fonction de vos activités réelles?

M. J. F. Roberts: Nous ne savons pas si nous sommes ou non satisfaits de 6313. Le problème est que nous n'avons pas accès aux livres des chemins de fer si bien que nous ne savons pas comment ils ont calculé ces coûts. Les seuls organismes qui aient accès à ces informations est le ministre des Transports.

M. Mazankowski: Êtes-vous convaincu que la Commission vous fournira une analyse objective et totalement indépendante?

M. J. F. Roberts: Oui. Si c'est la société qui effectue l'analyse, nous sommes bien certain que nous obtiendrons les résultats recherchés. Cela ne veut pas dire que ces coûts soient du tout suspects. Tout ce que nous souhaiterions, c'est qu'ils soient vérifiés.

M. Mazankowski: Vous aurez maintenant probablement un peu plus de mal à répondre à ma prochaine question. Il s'agit de 455 millions de dollars et j'aimerais savoir ce qu'il faut attendre à l'avenir? Quel est l'avenir de Via-Rail? Pourriez-vous dire au comité quels seront les coûts futurs? Autrement dit, vous devez avoir mis sur pied un plan quinquennal. Pourriez-vous le soumettre au comité et le passer en revue avec nous pour nous expliquer ce qu'il nous faut attendre dans les cinq prochaines années?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J. F. Roberts: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Mazankowski, à l'heure actuelle, cette année, nous transporterons 40.9 p. 100 de plus de voyageurs que ne le faisaient les deux compagnies en 1976. Si vous regardez les statistiques, depuis le début des années 60, le nombre de voyageurs ferroviaires n'a cessé de diminuer au Canada, sauf une exception en 1967. Les calculs officiels montrent que nous transportons tous ces voyageurs de plus pour 87 millions de dollars de moins que ce qui avait été prévu si les compagnies de chemins de fer avaient maintenu elles-

[Text]

the number of passengers by 40.9 per cent and completely reversed a long-standing trend; and we are improving our services and investing in the upgrading of the system.

So I think today the record will show that the VIA Rail Canada experiment has certainly been a success. We have a five-year plan which has not yet been approved by the Government of Canada. So it is not an official documents at this particular time.

• 1005

Mr. Mazankowski: Why has it not been approved?

Mr. Roberts: I beg your pardon.

Mr. Mazankowski: Why has it not been approved?

Mr. Roberts: There is a Cabinet document that has been put together by Transport Canada that will be going to Cabinet in the near future, and that will show what is contained in our five-year plan, and when that is approved then we will want to make sure that five-year plan becomes a public document so everybody knows exactly where we are going.

Mr. Mazankowski: Can you enlighten the committee—we are appropriating \$454 or \$455 million for this fiscal year—can you give us some indication whether that is going to be the ballpark figure that is going to be required to sustain the operations of VIA Rail? Are we looking at say, roughly half a billion dollars a year to sustain rail passenger services, and if you project that over a five-year period are we looking at roughly \$2.5 billion? Is that the route we are going or do you see a levelling off, or do you see a decline in terms of demand on the public treasury?

Mr. Roberts: I do not have the information to really answer that question, Mr. Mazankowski. It all depends on what we want to do as a country.

Now, what we are doing now is our losses on the sum cost basis as the air system is about \$400 million a year right now. Our losses on the road system on a sum cost basis is somewhat in the order of \$2.5 billion a year, and I am a firm believer that what we are going to have to do is to reduce our dependence on the private automobile, and if this country is going to do that and make more use of public transportation then rail is a vital link in a public transportation system.

Basically, the airplane is a long distance vehicle and we should be using it as such. Rail is medium distance and buses are short distance. I think that what we have got to do is bring all of that together.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Roberts: There are a couple of areas in this country, Quebec City to Windsor, where eventually we should be going to 125-mile-an-hour services. Calgary to Edmonton is certainly another candidate for that type of service. I think we should have a good transcontinental service but we just cannot continue to spend money indiscriminantly on our road system, and

[Translation]

mêmes ce service. Cela coûte donc 87 millions de dollars de moins; nous avons augmenté le nombre de voyageurs de 40.9 p. 100 et complètement renversé cette tendance; en plus nous améliorons nos services et investissons dans l'amélioration du réseau.

Les chiffres montrent donc bien aujourd'hui que l'expérience Via-Rail Canada est un véritable succès. Notre plan quinquennal n'a pas encore été approuvé par le gouvernement canadien. Il ne s'agit donc pas d'un document officiel.

M. Mazankowski: Pourquoi n'a-t-il pas été approuvé?

M. Roberts: Pardon?

M. Mazankowski: Pourquoi n'a-t-il pas été approuvé?

M. Roberts: Un document du Cabinet préparé par Transports Canada devrait être présenté très prochainement au Cabinet. Comme il contient notre plan quinquennal, une fois qu'il sera approuvé, nous nous assurerons que notre plan est rendu public de sorte que tout le monde sache exactement ce que nous faisons.

M. Mazankowski: Pourriez-vous aider le Comité car il s'agit là de 454 ou de 455 millions de dollars pour cette année financière et nous aimerions savoir si cela sera en gros la somme qui sera nécessaire pour maintenir le service de Via Rail? Cela coûtera-t-il environ un demi milliard de dollars pour le service voyageur et si l'on envisage une période de cinq ans, cela représente-t-il quelque 2.5 milliards de dollars? Est-ce qu'il faut prévoir ou envisager-vous une diminution des besoins ou un déclin de la ponction sur le trésor public?

M. Roberts: Je n'ai pas les renseignements voulus pour pouvoir véritablement répondre à votre question, monsieur Mazankowski. Tout dépend de ce que nous voulons faire au Canada.

A l'heure actuelle nos pertes totales sur le réseau aérien se chiffrent à environ 400 millions de dollars par an. Sur le réseau routier, c'est de l'ordre de 2.5 milliards par an et je suis convaincu qu'il va nous falloir moins dépendre des automobiles particulières et que si c'est ce que nous visons, il faudra utiliser davantage les transports publics et le rail deviendra un lien vital dans un tel réseau.

Essentiellement, les avions sont des véhicules de longue distance et ne devraient être utilisés que pour cela. Les chemins de fer au contraire pour les distances moyennes et les autobus pour les distances courtes. Ce qu'il faut c'est envisager tout cela ensemble.

Des voix: Bravo!

M. Roberts: Il y a deux trajets au Canada, Québec-Windsor, où nous devrions un jour offrir des services à 125 milles à l'heure. Le trajet Calgary-Edmonton est certainement un autre candidat pour ce genre de service. Nous devons offrir un bon service transcontinental mais nous ne pouvons continuer à dépenser sans compter sur notre réseau routier et trouver

[Texte]

come up with new schemes for the air system without some transportation planning.

We have been looking around the world to see what is going on and there is an integration of transport services and the reason there is an integration of transport services as we see it is because the governments involved have been able to control air, road and rail. The situation we have in Canada is that the federal government is responsible—was responsible for rail only. The ten provinces were responsible for roads and roads only, and we left the railways, with rail passenger service. With the advent of VIA for the first time in Canadian history the federal government has become responsible for the rail passenger services. I think that is a tremendous step in the right direction in that we now have under federal jurisdiction—I am talking about the passenger system now—rail and air and we have 10 provinces responsible for roads. All we have to do now is to get the federal government and the provincial governments together.

The Chairman: Your final question, Mr. Mazankowski.

• 1010

Mr. Mazankowski: Mr. Roberts, in the very immediate future some very heavy investment is going to have to be made in increasing the capacity of railway infrastructure as well, and the rail passenger service is going to further impact upon that, there is no question about that. You are really looking at some very huge investments there. So to single out the fact that we should somewhat curtail or minimize further investment in highway infrastructure, I think you are going to need all. I do not share the same optimism as you in terms of people getting out of their passenger cars. I would like to ask you, out of the 41 per cent increase in rail passenger traffic that has been generated since VIA has been instituted, how much has been at the expense of the private automobile? How much of that traffic has been diverted from the private automobile to passenger rail? How much of it has come from bus? How much of it has come from air?

Mr. McCuish: That is a car dealer talking.

Mr. Mazankowski: No, I am not a car dealer any more. You can drive a Ford now, I really do not care.

Mr. J. Roberts: Most of it has come from the private automobile, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Have you got some documents to back that up?

Mr. J. Roberts: No, unfortunately. We have a couple of statistical studies with respect to where our people are coming from but, as with everything else, as far as rail passenger is concerned we have to build up a statistical base. I am not saying that we should not invest in roads, that is not what I am saying at all. We are still going to need the private automobile and all the rest of it, but we should not be doing 85 per cent of our intercity travel in them. That is all I am saying, and in order to do that we are going to have to do some transportation planning.

Mr. Mazankowski: Mr. Roberts, this is a fair statement in the heavily populated areas. But in western Canada, for exam-

[Traduction]

toujours d'autres plans pour le service aérien en oubliant la planification globale du transport.

Dans le reste du monde, les transports sont regroupés et si ces services sont ainsi intégrés c'est parce que les gouvernements concernés ont réussi à prendre le contrôle de l'air, de la route et du rail. Au Canada, le gouvernement fédéral est responsable ou n'était responsable que des transports aériens. Les dix provinces elles n'étaient responsables que des routes et les chemins de fer étaient responsables des services voyageurs. Avec la création de Via, pour la première fois dans l'histoire canadienne, le gouvernement fédéral assume une responsabilité dans les services ferroviaires voyageurs. Je trouve que c'est un magnifique premier pas dans la bonne direction puisque le gouvernement fédéral a maintenant autorité, et je parle là des services voyageurs, rail et air, alors que les dix provinces ont autorité sur les routes. Il ne reste plus qu'à faire collaborer le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Roberts, il va falloir d'ici peu faire de très gros investissements pour accroître la capacité de l'infrastructure ferroviaire et le service voyageurs rendra de toute évidence cela encore plus nécessaire. Il s'agit d'investissements énormes. Dire donc qu'il faudra un peu diminuer les investissements dans l'infrastructure routière ne me semble pas suffisant du tout. Je ne partage pas votre optimisme, je ne vois pas les particuliers abandonner leurs automobiles. Sur cette augmentation de 41 p. 100 dont vous nous parliez tout à l'heure depuis la création de Via, combien de passagers ont abandonné leur automobile pour le train? Combien ont au contraire abandonné l'autobus pour le train? Combien ont abandonné l'avion?

M. McCuish: Il vend des voitures.

M. Mazankowski: Non, je n'en vends plus. Maintenant, cela m'est égal, vous pouvez acheter une Ford.

M. J. Roberts: La plupart de ces voyageurs qui sont venus au train prenaient auparavant leur automobile.

M. Mazankowski: Avez-vous des documents qui le prouvent?

M. J. Roberts: Non, malheureusement. Nous disposons de quelques études statistiques sur l'origine de nos clients mais, comme pour tout le reste, il nous faut compiler des statistiques au fur et à mesure. Je ne dis pas non plus qu'il ne nous faille pas investir dans les routes, ce n'est pas du tout cela. L'automobile restera nécessaire comme tout le reste mais nous ne devrions pas l'utiliser pour 85 p. 100 de nos voyages interurbains. Or, pour cela il nous faut envisager une planification des transports.

M. Mazankowski: Monsieur Roberts, c'est tout à fait vrai dans les régions très peuplées. Mais dans l'Ouest du Canada,

[Text]

ple, and where you have more isolation, the private automobile is really the only source of transportation in intercity movement. In western Canada you only singled out one possible candidate for a high-speed rail service, and that was Calgary and Edmonton.

Mr. Roberts: I mean immediately.

Mr. Mazankowski: Yes, but there is a hell of a lot of territory out there that can only be served by . . .

Mr. Roberts: No, but we are also talking, Mr. Mazankowski, with your permission, Mr. Chairman, about intercity service on the Prairies, and we cannot do that with conventional equipment. We need some modern equipment because we are talking about distances of 450 and 500 miles. We are stretching . . .

Mr. Mazankowski: You need increased rail capacity too, because you are at the limit there.

Mr. Roberts: In some places. I think you could run an awful lot more trains on the Prairies than you are running now. You know, there is a problem but I am not too sure if you cannot do it on the Prairies.

What we are going to have to do is some of the experimentation we have been doing in southwestern Ontario. Between Toronto and Windsor we have 20 per cent of the business, 20 per cent of the total market. We are beginning to be a significant force in the whole transportation market. I am still insisting that what we should be doing and what we should be thinking about is this integrated transportation planning. Other industries look 20 years ahead. It is about time that we started looking 20 years ahead in transportation.

The problems we are having right now, it is going to take a long time because nothing has been developed. We cannot take off the shelf a 1011 or a 747 or all of the other varieties of aircraft that are available to the air industry. What we have to do is to develop, and we are almost developing our own. The LRC, the new train, is a Canadian-built train. It is a modern train and I have all kinds of confidence in that train, but we are going to have to develop other things.

But we are not alone in the business. Everybody on a world-wide basis is realizing that we are going to have to improve the system. There is no doubt about it, there is an awful lot of work going on worldwide in the development of new equipment. The United States is extremely interested in it now. Now the individual states in the United States are becoming interested in rail as a result of real problems they see in the longer term with the highway system. So there is no doubt about it, something is going to happen, but I think it is about time Canada got on the bandwagon.

• 1015

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I want to pursue a little further a couple of areas that Mr. Roberts dwelt on in his opening statement and that he and Mr. Mazankowski have been discussing. At the outset, I want to say that I still get a queasy feeling in the pit of my stomach when it comes to how

[Translation]

par exemple, et là où les gens sont plus isolés, l'automobile reste vraiment le seul moyen de transport interurbain. Dans l'Ouest du Canada, vous n'avez envisagé qu'un trajet possible pour un service ferroviaire rapide et c'est entre Calgary et Edmonton.

Mr. Roberts: Je veux dire dans l'immédiat.

M. Mazankowski: Oui, mais il y a beaucoup de territoire là-bas qui ne peut être desservi que par . . .

M. Roberts: Mais, monsieur Mazankowski, il s'agit également du service interurbain dans les Prairies et cela ne peut s'envisager avec du matériel conventionnel. Il nous faut du matériel moderne car il s'agit de distances de 450 et 500 milles.

M. Mazankowski: Il faut également augmenter la capacité des rails car on est arrivé à la limite.

M. Roberts: A certains endroits, oui. Par contre, je crois que l'on pourrait avoir beaucoup plus de trains dans les Prairies que l'on en a aujourd'hui. Il y a un problème mais je ne suis pas sûr que ce soit impossible dans les Prairies.

Il va nous falloir faire quelques expériences comme dans le sud-ouest de l'Ontario. Entre Toronto et Windsor, nous avons 20 p. 100 du marché total. Nous devenons une force importante du marché des transports. Je persiste à croire que ce qui est nécessaire c'est une planification intégrée des transports. D'autres industries planifient sur 20 ans. Il est temps que nous commençons à le faire dans le secteur des transports.

Les problèmes que nous connaissons aujourd'hui vont mettre du temps à être résolus car rien n'est planifié. Nous ne pouvons aller chercher un 1011 ou un 747 ni je ne sais quel autre modèle d'avion comme on le fait dans l'industrie aéronautique. Il nous faut concevoir nos propres équipements. C'est d'ailleurs presque ce que nous faisons. Le LRC, ce nouveau train, est construit au Canada. Il s'agit d'un train moderne et il me semble très prometteur. Mais il nous faudra concevoir d'autres choses.

Nous ne sommes pas seuls dans cette situation. Partout dans le monde, on s'aperçoit que ce mode de transport doit être amélioré. Il est bien certain que dans le monde entier on s'ingénie à créer de nouvelles machines. Les États-Unis s'y intéressent actuellement beaucoup. Les différents états commencent à s'intéresser aux rails du fait des problèmes qui les attendent à long terme avec le réseau routier. Quelque chose va se produire, c'est certain, mais il est temps que le Canada s'y mette.

Le président: Merci, monsieur Robert. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur un ou deux points soulevés par monsieur Roberts dans ses remarques initiales. Tout d'abord, je dois dire que je suis toujours un peu écœuré quand je pense à la façon dont Via rail est traité par le gouvernement qui finalement ne s'engage pas à

[Texte]

VIA Rail will be treated by government, and the lack of real commitment and performance by government in support of VIA Rail. It will be one of the duties of this committee to try to help VIA in that regard. Based on the three years' experience that is in place now with VIA in terms of its relationships and dealings with the railways, I think, in effect, VIA has been getting the bad end and the short end of the stick. For example, in the operating agreement—which VIA has served notice on the railways that it wants to terminate in order to negotiate a new one—VIA Rail has, in effect, no control over two thirds of its cost, because both railways refuse to provide the unit cost information they use. I asked the minister a week or so ago in this committee if he would make those unit costs available, or instruct the railways or instruct the CTC to make those unit costs available, to VIA, and the minister gave no response whatsoever on that. So, here is an area, for example, that has to be changed and changed quickly if VIA is to negotiate some kind of reasonable operating agreement with the railways under which they know what the devil they are paying for. I do not believe the railways; I suspect that VIA is getting nailed top dollar for real and imaginary costs.

What has been the railways' response, Mr. Roberts—I am presuming you have asked them and you have asked CTC to make those figures available, to open their books, so to speak—what has been their response when you have asked them? I am certain that the response has been no, and I would be interested in knowing what the hell their reasons are. Does VIA need more authority, either by statute or order in council or any other way, in their dealings with the railways? Should you have more authority, not only in terms of obtaining the statistical and financial information you need from the railways, but also do you need more authority, or whatever, in terms of the priority use of tracks, or powers to negotiate prices, or control over maintenance facilities, ownerships of stations and other properties? Just what kind of situation are you in?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman. There are quite a few questions there.

The Chairman: That should take up Mr. Benjamin's 20 minutes, I suspect.

Mr. Roberts: To begin with, we are not satisfied with the present situation, Mr. Benjamin. We have R-6313, and, as I said to Mr. Mazankowski, that is the measurement stick we are stuck with right now. The CTC needs to review R-6313, but when it was put together it took a couple of years anyway, and I do not think we can look for any quick solution to it. After looking at all the alternatives, we have arrived at the approach that says we have to negotiate unit prices with the railways, fixed unit prices; if we change the number of units, naturally we will pay more or less, but it will be a fixed unit price and we will not get 13th bill surprises. There is no doubt that that type of approach will be an incentive to the railways to reduce the costs of operating passenger trains. I said that we wanted to sign an agreement that would last for two years. We have asked CTC for an audit of the books of CN and CP, not only for 1978-79 but also for 1980. Those unit prices for 1980

[Traduction]

grand chose. Une des fonctions de notre comité sera d'essayer d'aider Via à cet égard. À partir de l'expérience de trois ans qu'a maintenant eue Via dans ses relations et ses contrats avec les chemins de fer, je crois que l'on peut dire que cette société a été mal servie. Par exemple, dans l'entente d'exploitation que Via a annoncé vouloir clore afin d'en renégocier une autre, Via n'a en réalité aucun contrôle des deux tiers de ses coûts car les deux compagnies de chemins de fer refusent de lui fournir les coûts unitaires sur lesquels ils se fondent. J'ai demandé au ministre il y a environ une semaine en comité s'il ne pourrait nous fournir ces coûts ou demander aux chemins de fer ou à la société de les fournir à Via et il ne m'a jamais répondu. C'est donc quelque chose qu'il faut changer rapidement si l'on veut que Via négocie une entente d'exploitation raisonnable avec les chemins de fer afin que la société sache ce qu'elle paie. Je ne crois pas les chemins de fer; je suppose que l'on fait payer à Via des sommes folles pour des coûts parfois réels mais parfois également imaginaires.

Qu'ont répondu les chemins de fer, monsieur Roberts? Je suppose que vous leur avez demandé, ainsi qu'à la CCT, de vous fournir ces chiffres, d'ouvrir leurs livres, autrement dit, qu'ont-ils répondu? Je suis bien certain qu'ils vous ont répondu non et j'aimerais savoir pourquoi. VIA devrait-il disposer davantage de pouvoirs, conférés par une loi, un décret du conseil ou autre chose, quant elle traite avec les chemins de fer? Doit-on vous donner plus d'autorité pour obtenir ces renseignements statistiques et financiers qui vous sont nécessaires et vous faudrait-il également plus de pouvoir pour utiliser en priorité les voies et négocier les prix. Devriez-vous avoir le contrôle des services de maintenance, des gares et d'autres propriétés? Dans quelle situation vous trouvez-vous exactement?

Le président: M. Roberts.

M. Roberts: Merci beaucoup, monsieur le président. Cela fait pas mal de questions.

Le président: J'ai l'impression que cela va épuiser les 20 minutes de M. Benjamin.

M. Roberts: Tout d'abord, nous ne sommes pas satisfaits de la situation actuelle, monsieur Benjamin. Comme je le disais à M. Mazankowski, le critère de mesure que représente l'ordonnance R-6313 doit être révisé par la CCT mais quand il a été arrêté, cela a déjà pris deux ans et je ne pense pas que nous puissions attendre de solution rapide. Après avoir envisagé toutes les possibilités, nous avons conclu qu'il nous faut négocier des prix unitaires avec les chemins de fer, des prix unitaires fixes; si nous changeons le nombre d'unités, il est évident que cela va nous coûter plus ou moins mais il s'agira d'un prix fixe et nous n'aurons pas les surprises de cette treizième facture. Il est certain que cela serait une incitation pour les chemins de fer à réduire les coûts d'exploitation des trains de voyageurs. J'ai dit que nous souhaitions signer un accord sur deux ans. Nous avons demandé à la CCT de vérifier les livres du CN et du CP, non seulement pour 1978-1979,

[Text]

that will be derived from that, escalated for 1981-82 would become the contract price, and if the railways reduce the cost of operation per unit they will make money on the situation, we will come to a new base in 1982 for the next two year contract.

• 1020

I think that is the best approach we can make at this particular time. We are working with Amtrak in the United States, trying to come up with a comparison of the costs that we are charged by the railways versus the costs that are being charged by the railways in the United States to Amtrak trying to get a better feel for that. But there is no doubt that it is extremely difficult to do a proper job when on 63 per cent of your expenses you do not have any real control. What we are looking for is improved productivity, a reduction in costs in doing business, and we believe that this approach that we are making for the new contract will permit our going quite a way in that direction.

In terms of stations, stations have us concerned. This whole intermodal approach, I think, is the only way that we can go. We have to make public transportation more attractive to the travelling public, and you cannot have a station at one end of town, a bus station somewhere else, and transportation to the airport at yet another place. What we want to do is to bring those things together. Regina is a good example of that. It is in the center of the City of Regina. We should not be moving rail operations out of the center of the city, they should remain there, and rail, bus, and transportation to the airport should use the same facility.

Now, that is a new concept, and I have found in the last couple of years that new concepts are very difficult to sell at times. It takes time. But it is the process, it is the democratic process that we go through, and there is no doubt in my mind that in the end that is what is going to happen. We have an awful lot of stations in that same situation in Canada and, really, what we want to do now is to take Regina and experiment with Regina. At least we will have made one step in the right direction. But there is no doubt about it that there are going to be a lot of communities of VIA's back to try to do something in their particular location, because there are all kinds of opportunities across this country to be able to implement that type of approach.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as Mr. Roberts knows, and my colleagues in the committee, this is a concept that I and many others have been fighting to get for a lot of years. In fact even prior to VIA, officers of CN and CP also said it was a good idea in terms of multimodal transportation centres in downtowns in dozens of cities and communities across the country. In fact I find—and again using Regina as the example since it is under the gun first—that all political parties, the province, the city, the Chamber of Commerce, downtown business association, core committee, labour council, and the citizens generally, the old age pensioners association, all agree it is a great idea, all want it and have been saying so for years, and you cannot get it done.

[Translation]

mais également pour 1980. Ces prix unitaires pour 1980, ajustés pour 1981-1982 deviendraient alors le prix du contrat et si les chemins de fer diminuaient leur coût d'exploitation unitaire, cela leur permettrait de réaliser un bénéfice. Nous prendrions une nouvelle base en 1982 pour le contrat suivant.

Je crois que c'est pour le moment la meilleure solution. Nous travaillons à comparer les coûts d'Amtrak aux États-Unis et de voir quelle est la situation là-bas. Il ne fait aucun doute qu'il est extrêmement difficile de faire correctement son travail quand 63 p. 100 de nos dépenses sont incontrôlables. Nous cherchons à améliorer la productivité, à diminuer les coûts et nous estimons que la solution que nous proposons pour le nouveau contrat permettra d'avancer dans cette direction.

Pour ce qui est des gares, c'est inquiétant. Il faut à mon avis, envisager un réseau intégré. Les transports publics doivent devenir plus pratiques pour les voyageurs et il n'est pas normal d'avoir la gare à un bout de la ville, la gare des autobus ailleurs, les transports pour l'aéroport encore ailleurs. Il faut que tout cela soit regroupé. Regina donne un bon exemple. C'est au centre de la ville. Il ne faut pas sortir les services ferroviaires des centres-villes; ils doivent au contraire y rester et les transports par chemins de fer et par autobus ainsi que les navettes d'aéroport devraient tous se trouver sous le même toit.

C'est évidemment là une idée nouvelle et je me suis aperçu ces deux dernières années qu'il était difficile parfois de vendre des idées nouvelles. Cela prend du temps. Mais c'est tout le processus démocratique et je suis bien convaincu que c'est là où nous en arriverons finalement. Il y a énormément de gares dans la même situation au Canada et ce qu'il nous faut c'est prendre Regina et faire des expériences là-bas. Cela représentera au moins un pas dans la bonne direction. Il ne fait aucun doute qu'il y aura énormément de collectivités qui essaieront de demander à VIA de faire quelque chose pour elles car il y a des tas de possibilités dans tout le pays.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, comme le savent M. Roberts et mes collègues, c'est une idée pour laquelle comme beaucoup d'autres je me bats depuis déjà des années. En fait, même avant VIA, certains au CN et au CP préconisaient également cette idée de centre de transport polyvalent au centre de dizaines de villes et collectivités dans tout le pays. Je constate également, et prenons l'exemple de Regina puisque nous en parlons, que tous les partis politiques, que la province, la ville, la chambre de commerce, l'association des commerçants du centre-ville, le comité du centre-ville, le conseil des syndicats et les citoyens en général, ainsi que l'association des prestataires de pensions d'assurance-vieillesse, sont tous d'ac-

[Texte]

Canadian Pacific is trying to hold VIA up to ransom for the property, which really should have been turned over the VIA for \$1—they got the land for nothing in the first place. They have got the building back two or three times over in depreciation since 1912. So VIA is stuck with something like \$3 million for the property; originally CP wanted something like \$9 million. Our bus company in the provinces wants to move in. They have been waiting three years. They have to have a new bus terminal, they have been waiting three years and they are not going to wait much longer.

We have a ridiculous situation. Mr. Roberts mentioned a bus depot in one place and a railway station somewhere else, and an airport transportation somewhere else. In Saint John, New Brunswick, VIA built a new railway station. Now the federal government is providing money to help build a new bus depot somewhere else in town. Ridiculous! It is a total waste of taxpayers' money, duplication, higher cost for the travelling public and more inconvenience just being perpetrated and continued.

Of course, I have yet to find out what the hell kind of policy, if any—and I doubt if we have any—the government has, at least in this area of transportation. I hope this committee, by way of a report or any other way possible, will let Parliament and the government know that this is a concept that has to proceed and the railways have to be required to co-operate, they must be turning that property over to VIA in communities from Moncton, New Brunswick, right through to Vancouver.

I have written to MPs from all parties who live in those cities where VIA is interested in doing this, and without exception colleagues in the House of Commons have agreed that it is a concept that is long overdue to be implemented. So I am confident, Mr. Roberts, you will have the full support of members of Parliament on this.

I want to continue with this business of the operating agreement, Mr. Chairman. Under the 1978 agreement the railways are eligible for an incentive of up to 10 per cent of VIA's gross revenues if they take reasonable measures, it is called, to operate the transcontinental on time—and in exchange the railways are to be penalized for running late. But the exemptions for the penalties provide them with excuses for weather, nature, flood, avalanche, rock, mud, landslide, fire, explosion, accident, riot, sabotage, unrest, disturbance, stoppage and slow-down.

So with those kinds of exemptions from any penalties for failing to operate on time, they are not ever going to get penalized. They are just excuses for them to collect some more money from VIA Rail out of the taxpayers' pocket. You get into the ridiculous situation that CP, for example, is to be paid an incentive if it operates the transcontinental between Thun-

[Traduction]

cord, l'idée est excellente, tout le monde en souhaite la réalisation depuis des années mais cela ne se fait pas.

• 1025

Le Canadien Pacifique essaie de demander des comptes à VIA alors que la propriété aurait dû être transférée à VIA pour un dollar, puisqu'elle ne leur avait rien coûté au départ. Le CP a d'ailleurs déjà amorti deux ou trois fois cet immeuble depuis 1912. On demande donc trois millions de dollars à VIA pour cette propriété et à l'origine CP en voulait même quelque neuf millions de dollars. Notre compagnie d'autobus dans les provinces veut participer. Elle attend depuis trois ans. Il lui faut une nouvelle gare d'autobus et elle ne va pas pouvoir attendre beaucoup plus longtemps.

La situation est ridicule. M. Roberts parlait d'une gare d'autobus d'un côté, d'une gare ferroviaire d'un autre côté et des navettes d'aéroports encore ailleurs. A Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, Via a construit une nouvelle gare de chemin de fer. Maintenant le gouvernement fédéral fournit des fonds pour aider à construire une nouvelle gare d'autobus ailleurs en ville. C'est ridicule! C'est gaspiller les fonds publics, c'est faire double emploi, cela coûte plus cher au public et c'est moins pratique, mais on continue les mêmes erreurs.

Évidemment, je n'ai toujours pas compris quelle était la politique, si toutefois il en a une, ce qui m'étonnerait, du gouvernement en matière de transports. J'espère que notre comité, par voie de rapport ou autre, saura dire au Parlement et au gouvernement que c'est une idée à concrétiser et qu'il faut demander aux chemins de fer de coopérer, de transférer leurs propriétés à Via, qu'il s'agisse de Moncton au Nouveau-Brunswick ou de Vancouver en passant par toutes les villes intermédiaires.

J'ai écrit à des députés de tous les partis qui vivent dans ces villes qui intéressent Via et sans exception tous ont convenu qu'il s'agissait de quelque chose qui ne devait plus attendre. Je crois donc pouvoir vous assurer, monsieur Roberts, que vous aurez tout l'appui des députés à ce sujet.

J'aimerais maintenant revenir sur l'entente d'exploitation, monsieur le président. En vertu de l'entente de 1978, les chemins de fer ont droit à une prime d'incitation pouvant atteindre 10 p. 100 des recettes brutes de Via s'ils prennent des mesures raisonnables, dit-on, pour que les trains transcontinentaux soient à l'heure. Cela pourrait représenter environ 4,5 millions de dollars. Par contre, les chemins de fer doivent également être pénalisés s'ils sont en retard. Dans les exceptions aux pénalisations, on compte le temps, la nature, les inondations, les avalanches, les chutes de pierres, la boue, les glissements de terrains, les incendies, les explosions, les accidents, les émeutes, les manifestations, les arrêts et les ralentissements de travail.

Avec tant d'exemptions, ils ne seront jamais pénalisés. Ce ne sont que des excuses pour leur permettre de percevoir davantage d'argent sur les recettes de Via Rail et donc sur le contribuable. C'est une situation en effet bien ridicule si CP, par exemple, reçoit une prime, si le Transcontinental entre Thunder Bay Winnipeg est à l'heure dans une proportion

[Text]

der Bay and Winnipeg better than 38 per cent on time. Now, in other sections of the trackage across the country the on-time performance is higher, but the penalty for lateness, the penalty for lack of on-time performance, is less severe for being late than the incentive for being on time. And of course I am certain Mr. Roberts can tell us more stories about the on-time performance.

What kind of rules do you want to see in a new agreement, in terms of performance on the railways and the incentives or the penalties in the new agreement that you want to negotiate with them?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman.

Well, Mr. Benjamin, there has been an improvement in the on-time performance of trains in Canada. In the United States, Amtrak was created by legislation. Part of that legislation was that passenger trains would have right over all other trains on U.S. lines. We do not have the luxury of that legislation in Canada. I was extremely concerned about the on-time performance of trains because really I think that is the basic marketing criteria. If you are going to sell service, it has got to be good service, and people look at it as on-time performance. There are other things involved as well, but one of the most important ones is the on-time performance. I agree with you, there are certain legs on transcontinental where on-time performance is in the 38 to 40 per cent range.

• 1030

What we were looking for, we tried to spend an awful lot of time developing something that is comparatively simple to see if we could not give an incentive to the railways to operate passenger trains on time. So, we said we would take ten per cent of gross revenue and what we would do is put that into an incentive fund and we set objectives for on-time performance for both CN and CP on all lines. We said what we were looking for is an improvement on on-time performance year over year. In 1979 to date, Canadian Pacific earned approximately 45 per cent of the incentive fund. Canadian National earned 75 per cent of the incentive fund. Our over-all on-time performance, Mr. Benjamin, is improving. We are getting reports from our people that traditionally when railways put passenger trains in the hole or in the siding for freight trains, they are doing so less frequently now. That is an improvement in the right direction.

We went through this whole situation with Amtrak in the United States, our statistics versus Amtrak statistics, because we are both in the same type of business. Although we only took over all of the trains on April 1, 1979, in 1980 we will have a full year's operation, we want to make sure that the statistics we produce on our operation are comparable with Amtrak statistics. We say that a train is late when it is five minutes late anywhere in the country regardless of the length of journey, so if it is a three-day journey and the train is over five minutes late, it is late, and if it is a 100-mile journey and if it is over five minutes late, it is late. That did not appear to make too much sense. What Amtrak is doing is their statistics

[Translation]

supérieure à 38 p. 100. Par contre, sur d'autres sections du parcours, la performance doit être supérieure, mais la pénalité de retard est moins sévère, quand on est en retard que ne l'est la prime quand on est à l'heure. Je suis certain que M. Roberts pourrait nous raconter d'autres choses là-dessus.

Quel genre de règles voudriez-vous voir inscrites dans une nouvelle entente pour la ponctualité des chemins de fer et les primes ou pénalités que vous souhaiteriez négocier?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président.

Ma foi, monsieur Benjamin, on doit dire que les trains sont maintenant un peu plus à l'heure au Canada. Aux États-Unis, Amtrak a été créé par une loi. Une partie de cette loi stipulait que les trains-voyageurs auraient priorité sur tous les autres trains circulant sur les voies américaines. Nous n'avons pas le luxe d'une telle loi au Canada. Je me suis beaucoup inquiété de la clause de la ponctualité parce que j'estime que c'est en fait un critère fondamental. Quand on veut vendre un service, il faut que ce soit un bon service et la ponctualité en fait partie. Il y a d'autres éléments, bien sûr, mais l'un des plus importants est certainement la ponctualité. Vous avez raison, sur certains parcours du transcontinental, la ponctualité n'est que de l'ordre de 38 à 40 p. 100.

Nous avons essayé longuement d'élaborer quelque chose de comparativement simple pour voir s'il nous serait possible d'offrir aux chemins de fer quelque incitation à être ponctuels pour les trains-voyageurs. C'est pourquoi nous avons pensé à cette prime de 10 p. 100 du revenu brut que nous verserions dans un fonds d'incitation distribué en fonction des objectifs de ponctualité fixés pour le CN et le CP sur toutes les lignes. Nous avons bien dit que ce que nous recherchions était une amélioration annuelle de la ponctualité. Entre 1979 et aujourd'hui, le Canadien Pacifique a gagné environ 45 p. 100 du fonds d'incitation. Le Canadien National en a gagné environ 75 p. 100. On peut dire qu'en général la ponctualité s'améliore, monsieur Benjamin. Notre personnel nous dit que traditionnellement on mettait les trains-voyageurs sur les voies d'évitement pour laisser passer les trains de marchandises et que cela se fait moins fréquemment aujourd'hui. C'est donc une amélioration.

On a étudié toute cette situation avec Amtrak aux États-Unis, on a comparé nos statistiques car nous avons l'un et l'autre le même genre d'activités. Si nous n'avons pris le contrôle de tous les trains que le 1^{er} avril 1979, en 1980 nous aurons eu une année complète d'activités et nous voulons nous assurer que les statistiques seront comparables à celles d'Amtrak. Pour nous un train est en retard lorsqu'il est cinq minutes en retard n'importe où au pays, quelle que soit la durée du trajet, si bien que s'il s'agit d'un trajet de trois jours et que le train a plus de cinq minutes de retard, il est en retard alors que s'il s'agit d'un trajet de 100 milles et qu'il a plus de cinq minutes de retard, il est toujours en retard. Cela ne nous

[*Texte*]

are based on five minutes per 100 miles with a maximum of 30 minutes. So really what they are saying is that if our transcontinental train were 30 minutes late, it is not late; if a Montreal-Toronto train is 15 minutes late, it is not late because it is 350 miles and they allow five minutes per 100 miles with a maximum of 30 minutes. We are looking at that now to see, if we use that type of approach whether it meets our marketing requirements, how important is 15 minutes Montreal-Toronto, how important is five minutes, Montreal-Ottawa? If we are five minutes late, does that have an impact on our ability to sell the train? So, we are looking at that whole statistical package. We are improving our on-time performance, and I think we are improving it in no small measure because of the incentive fund, and that is 10 per cent, as you said, Mr. Benjamin, of our gross revenue. Our gross revenue this year will be about \$137 million, so there would be pretty close to \$14 million in the fund this year.

• 1035

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberts, il ne fait aucun doute que vous êtes le meilleur promoteur de VIA Rail et je crois que le gouvernement a fait un excellent choix en vous nommant président.

Je voudrais revenir aux questions que M. Mazankowski a posées au tout début concernant l'ordonnance sur les coûts de la Commission canadienne des transports, du comité des transports par chemin de fer, l'ordonnance 6313.

Cette ordonnance, qui est le résultat d'une longue audition vers la fin des années 60, remonte maintenant à déjà plus de dix ans. Est-ce que vous jugez que l'ordonnance telle qu'elle est rédigée maintenant est encore pertinente ou y aurait-il lieu, à la Commission canadienne des transports c'est-à-dire au Comité des transports par chemin de fer, de refaire après dix ans une autre audition quant aux coûts? C'est que je ne sais pas si votre problème fondamental a trait à l'application de 6313 ou bien à sa pertinence maintenant qu'on est dans les années 80.

Le président: M. Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président.

Monsieur Deniger, je vous remercie de vos remarques. L'ordonnance 6313 devrait être revue et on a recommandé à la Commission canadienne des transports que ce soit fait. Une des raisons, c'est que quand on formulé 6313, c'était pour distribuer les coûts des différents secteurs du Canadien National ou du Canadien Pacifique. Avec la création de VIA, un certain nombre de responsabilités qui étaient assumées par les chemins de fer devinrent les responsabilités directes de VIA. Donc, il va falloir absolument qu'elles soient prises en considération dans 6313 et il ne fait aucun doute qu'il va devoir y avoir une série d'audiences publiques et beaucoup de travail sur 6313.

[*Traduction*]

semble pas tellement logique. Amtrak base au contraire ses statistiques sur cinq minutes aux cent milles avec un maximum de 30 minutes. Cela revient à dire que si notre train transcontinental est en retard de 30 minutes, il n'est pas vraiment en retard; si un train Montréal-Toronto est en retard de 15 minutes, il n'est pas en retard car il s'agit d'un trajet de 350 milles et qu'on prévoit cinq minutes les cent milles avec un maximum de 30 minutes. On examine actuellement cette possibilité et l'on veut voir si cela répondrait aux besoins de notre marché, si 15 minutes est un retard très important sur un trajet Montréal-Toronto, cinq minutes sur un trajet Montréal-Ottawa? Le fait d'avoir cinq minutes de retard nous empêche-t-il de vendre le service? Nous tenons compte de tous les aspects. Les horaires sont de plus en plus respectés et cette amélioration a été attribuable, en grande partie, au fond d'incitation, qui représente, comme M. Benjamin l'a dit, 10 p. 100 de notre revenu brut. Cette année, les revenus bruts seraient d'environ \$137 millions et le fond d'à peu près \$14 millions.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

There is no doubt, Mr. Roberts, that you are VIA Rail's best promoter and I think that the government made an excellent choice in appointing you.

I would like to go back to the questions raised by Mr. Mazankowski at the beginning of the meeting concerning order 6313, which applies to costs incurred by the Canadian Transport Commission or the Rail Transport Committee.

This order, which was the result of a long hearing held at the end of the sixties, has been around for more than 10 years. Do you think the order is still valid or do you think the Canadian Transport Commission, that is to say the Rail Transport Committee, should hold another hearing on costs? Is it the enforcement of 6313 that is causing you problems, or the fact that we are now in the eighties and it no longer applies?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman.

Thank you for your comments, Mr. Deniger. Order 6313 should be reviewed and we recommended to the Canadian Transport Commission that this be done. One of the reasons is that, when we drafted 6313, it was to distribute costs among the various sectors of Canadian National and Canadian Pacific. When VIA was created, some of the railways' responsibilities were transferred to VIA. This will have to be reflected in 6313 and there is no doubt that there will have to be a series of public hearings and a great deal of work on 6313.

[Text]

M. Deniger: A-t-on accusé réception de la demande de révision que vous avez faite à la Commission canadienne des transports? Est-ce que vous avez eu des nouvelles? Est-ce que vous en avez fait part au ministre?

M. Roberts: Peut-être, si vous le permettez, M. Fortin pourrait-il répondre à cette question.

M. Deniger: D'accord.

Le président: Monsieur Fortin.

M. G. Fortin (vice-président, Affaires juridiques, et secrétaire, VIA Rail Canada Inc.): La demande a été faite précisément par l'intermédiaire du ministre des Transports. La Commission canadienne des transports a constitué un groupe de travail qui a produit récemment un rapport volumineux concernant les diverses possibilités qui pouvaient être envisagées en vue de revoir l'ordonnance 6313. Nous avons actuellement ce rapport-là pour l'étudier; nous devons faire nos commentaires au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

M. Deniger: Vous avez dit, monsieur Roberts, que 63 p. 100 de vos coûts proviennent de ces contrats avec Canadien National et Canadien Pacifique.

Dans les projections que vous aviez au tout début de VIA, est-ce que c'était aussi élevé? Aussi, comment pouvez-vous planifier votre année financière, votre année d'affaires, alors que vous n'avez aucun contrôle sur ces coûts?

M. Roberts: Oui, au début, on savait que c'était environ 60 à 65 p. 100. On planifie d'après les prévisions qui nous sont données par les chemins de fer. Les prévisions, naturellement, sont connues aussi du ministère des Transports et le ministère du Transport est en mesure de nous dire si les coûts sont dans le bon ordre de grandeur.

• 1040

M. Deniger: Quand vous faites affaires avec le CN et le CP, on vous donne ce qu'on appelle communément une «fourchette», c'est-à-dire, est-ce qu'on fixe vos coûts ou si aucun plafond n'est établi?

M. Roberts: Non, on nous donne un montant fixe, mais ce sont des coûts anticipés.

M. Deniger: Anticipés.

M. Roberts: On nous donne le travail qu'on a à faire et les coûts sont anticipés pour chaque mois de l'année.

M. Deniger: Théoriquement, est-ce que c'est possible que le montant soit inférieur?

M. Roberts: Cela se pourrait. Mais cela n'est jamais arrivé.

M. Deniger: Cela ne l'a jamais été. Cela me surprendrait aussi.

Vous avez dit au tout début de votre témoignage que VIA était impliqué et je cite en anglais là:

... investing in the upgrading of the system.

Quand vous parlez de *upgrading of the system*, voulez-vous dire à ce moment-là que des montants sont dépensés soit pour des stations soit pour les lignes de chemin de fer? Qu'est-ce que vous entendez par ce genre d'investissement-là?

[Translation]

Mr. Deniger: Did the Canadian Transport Commission acknowledge your request for a review? Have you heard anything further? Have you spoken to the minister about this?

Mr. Roberts: With your permission, I will ask Mr. Fortin to answer the question.

Mr. Deniger: Fine.

The Chairman: Mr. Fortin.

Mr. G. Fortin (Vice-President, Legal Affairs and Secretary, VIA Rail Canada Inc.): The request was made through the Minister of Transport. The Canadian Transport Commission formed a task force which recently produced a voluminous report on the options that will be open to us when order 6313 is reviewed. We are looking at the report and we will be commenting on it to the Canadian Transport Commission Rail Transport Committee.

Mr. Deniger: You have said, Mr. Roberts, that 63 per cent of your costs are from contracts with Canadian National and Canadian Pacific.

In the estimates that were made when VIA was first set up, were the figures this high? And how can you plan your business or financial year when you have no control over these costs?

Mr. Roberts: We knew at the outset that the figure would be between 60 per cent and 65 per cent. We did our planning according to the forecasts given to us by the railways. These forecasts are naturally available to the Department of Transport and the department is able to tell us whether our costs are in line.

Mr. Deniger: When you deal with CN and CP, you are given what is called "range". Are your costs fixed or is there no ceiling?

Mr. Roberts: We are given a set amount, but these are estimated costs.

Mr. Deniger: Estimated.

Mr. Roberts: We are told what we have to do and the costs are estimated for each month.

Mr. Deniger: Theoretically, could they be lower than the forecast amount?

Mr. Roberts: They could, but it has never happened.

Mr. Deniger: It has never happened. I would be surprised if it had.

You said in your opening statement that VIA was involved in:

... investing in the upgrading of the system.

Does "upgrading of the system" mean that money is spent either on stations or on lines? What does this type of investment mean?

[Texte]

M. Roberts: Cette année, on dépense 102.8 millions de dollars en capital. On dépense 42.8 millions de dollars pour l'achat des LRC. On dépense 1 million de dollars pour la modernisation de nos RDC. 43 millions de dollars pour l'entretien de notre matériel roulant existant. Cela fait plusieurs années que les chemins de fer laissent aller le matériel roulant, et naturellement, pour qu'il soit acceptable il faut le réparer. Alors c'est pour cela qu'on dépense 43 millions de dollars cette année.

Pour ce qui est du Transcontinental de l'Est, il faut apporter des modifications à la voie ferrée et aux installations, ce qui nécessite une dépense de 1.5 million de dollars. On a dépensé .6 million de dollars pour le développement du corridor à haute vitesse. On est en train de vérifier les lignes entre Québec et Windsor pour déterminer les lignes qu'on devrait utiliser pour les services voyageurs dans le futur.

M. Deniger: Si je peux vous interrompre, lorsque vous parlez de modifications à la voie ferrée, n'est-ce pas la responsabilité du Canadien National de faire ce genre de travail-là? Et si vous le faites, ne devrait-il pas à ce moment-là vous donner un crédit?

M. Roberts: C'est ce qui arrive. Le chemin de fer fait le travail. On paie pour si c'est du travail qui est nécessité par les services voyageurs et on calcule le coût de cet investissement-là.

M. Deniger: Dans le contrat que vous avez avec le Canadien National, et c'est une des questions que M. Benjamin, ordinairement, pose tout le temps mais il ne l'a pas posée aujourd'hui, est-ce que selon vous, le Canadien National devrait ajouter un profit en plus des coûts? On appelle cela un *rate of return*. Est-ce que selon vous, c'est normal qu'une société de la Couronne qui fait affaires avec une autre société de la Couronne ajoute à ses coûts un profit de 10 p. 100?

M. Roberts: L'Ordonnance R-6313 le permet. C'est la loi du pays, alors je suis d'accord...

M. Deniger: (L'Ordonnance R-6313 oblige qu'on vous impose les coûts véritables mais n'oblige pas nécessairement le Canadien National à vous imposer un profit en plus du coût véritable. Même si cela était imposé, je vous demande, moralement, comme président d'une société de la Couronne qui fait affaire avec une autre société de la Couronne, pour l'utilisation du sol même, trouvez-vous qu'il est normal que le Canadien National fasse 10 p. 100 de profit avec le contrat qu'ils ont avec vous?

M. Roberts: A l'heure actuelle, le Canadien National est une société qui se préoccupe de terminer l'année en réalisant un profit net. Et on est d'accord avec cela que comme société de la Couronne, c'est son mandat d'agir ainsi. Si l'Ordonnance R-6313 le permet, je suppose que le Canadien National s'en sert.

M. Deniger: En fait, c'est le même argent au bout de la ligne. C'est cela qui n'a pas de bon sens. Ce sont deux corporations de la Couronne et il y en a une qui impose un tarif qui est, d'après moi, beaucoup trop élevé pour pouvoir dire à la fin de l'année qu'elle a fait un profit, alors que vous avez réussi à nous demander de l'argent supplémentaire.

[Traduction]

Mr. Roberts: This year, we are spending \$102.8 million in capital. We are spending \$42.8 million on LRCs. We are spending \$1 million on modernizing our RDCs and \$43 million on the upkeep of rolling stock. Over the past few years the railways have been letting their rolling stock go and it will have to be repaired. So we will be spending \$43 million on it this year.

As for the eastern transcontinental, \$1.5 million will have to be spent on changes in the track and the facilities. We spent \$.6 million on the development of a high speed corridor. We are in the process of checking the line between Quebec City and Windsor to see which ones can be used for passenger service in the future.

Mr. Deniger: Excuse me for interrupting, but is Canadian National not responsible for changes in the track? And if you do it, should you not get a credit?

Mr. Roberts: That is what happens. The railway does the work. We pay for it if it is work that is necessary for passenger service and we calculate the cost of the investment.

Mr. Deniger: My next question is the kind Mr. Benjamin normally asks, though he didn't today. In the contract that you have with Canadian National, do you think that CN should include a profit as well as cost? That is what is called a rate of return. Do you think that a Crown corporation dealing with another Crown corporation should add a 10 per cent profit to its cost?

Mr. Roberts: Order R-6313 allows it. It is the law of the land, so I agree.

Mr. Deniger: Under Order R-6313, they are allowed to make you pay real costs, but CN does not necessarily have to make a profit on you, over and above real costs. Do you, as President of a Crown corporation dealing with another Crown corporation, think it is normal for Canadian National to make a 10 per cent profit on their contract with you?

Mr. Roberts: Canadian National is trying to end the year with a net profit. We agree with this, because it is part of its responsibility as a Crown corporation. If it is allowed under Order R-6313, I suppose that CN does it.

Mr. Deniger: It all comes out of the same pocket in the end. It makes no sense. Here we have two Crown Corporations, one of which charges a rate which is in my opinion far too high so that it will be able to show a profit at the end of the year, whereas you have managed to ask us for supplementary fun-

[Text]

Quant à moi, cela ne tient pas tellement debout. Cela n'a pas de sens.

• 1045

M. Roberts: Écoutez, monsieur Deniger, monsieur le président, si vous me permettez, le Canadien National et le Canadien Pacifique, naturellement, sont dans le même domaine. Si vous voulez que le Canadien National fasse concurrence au Canadien Pacifique, je suppose que les mêmes règles du jeu devraient s'appliquer.

M. Deniger: J'essaie de comprendre les actions du Canadien National et soyez assuré que l'on va poser des questions au Canadien National à ce sujet.

M. Roberts: Parfait.

M. Deniger: Maintenant, l'autre façon, évidemment, de renflouer votre déficit consiste à augmenter vos tarifs. J'ai une information, ici, qui dit que le coût passager-mille pour Via Rail est de 8c. alors qu'il est de 12c. aux États-Unis et de 20c. dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest. Évidemment, il y a toujours un danger, lorsqu'on augmente ces tarifs, que notre ridership, que notre volume de passagers, diminue. Est-ce que vous jugez que 8c. du passager-mille c'est trop, ce n'est pas assez ou c'est absolument correct?

M. Roberts: A l'heure actuelle, on est d'avis que c'est le bon montant. C'est parce que les taux de transport, généralement, ont une relation avec le coût de l'essence. Au Canada, à l'heure actuelle, le coût de l'essence correspond à peu près à 45 p. 100 du prix mondial de l'huile. Je viens de passer du temps en Europe, chez British Rail surtout. Si on regarde ces chiffres, le 20 c., le 12 c., on regarde les tarifs de base. Mais un chemin de fer comme British Rail vend des cartes qui donnent jusqu'à 50 p. 100 de réduction. Naturellement, le coût moyen est bien plus bas que 20 c. Cela, c'est le tarif de base.

Cela nous inquiète, la peur du 8 c. Actuellement, si on prend les tarifs de chemins de fer et si on compare notre tarif aux tarifs de 1976, on constate que les tarifs ont été augmentés pour suivre le CPR, n'est-ce pas? Le coût des arrérages.

Maintenant, on essaie de déterminer si le coût de base est le bon coût. Parce que le 8 c. dont on parle, c'est une moyenne de revenu par mille. Ce n'est pas le revenu de base, d'accord?

Alors, on a du travail à faire. Surtout parce que on s'en vient avec une nouvelle politique sur l'énergie qui fera monter les prix de l'essence, quelle relation devra-t-il y avoir entre nos prix et les prix de l'essence? Parce qu'en fin de compte, notre concurrent, c'est l'automobile privée. Il faudra examiner les coûts d'opération des automobiles privées et faire une relation entre cela et nos tarifs. L'autre point, c'est que plus le voyage est long, plus bas est le tarif par voyageur-mille. Si on regarde, on va dire British Rail, encore une fois, le voyage moyen est de 25 milles. Pour nous, c'est 100 milles de plus que cela. Il doit y avoir une relation entre leur tarif et notre tarif.

Le président: Dernière question.

M. Deniger: D'accord, monsieur le président, je vous remercie. Vous avez indiqué tantôt, et vous en étiez bien fier d'ailleurs, que vous aviez 20 p. 100 du marché entre Windsor et Toronto. On peut tous s'en réjouir.

[Translation]

ding. In my opinion, it makes no sense whatsoever. It is ridiculous.

Mr. Roberts: Canadian National and Canadian Pacific operate in the same sector. If you want Canadian National to compete with Canadian Pacific, I suppose that the same rules should apply.

Mr. Deniger: I am trying to understand what Canadian National is doing and I assure you that we will question Canadian National on this.

Mr. Roberts: Good.

Mr. Deniger: Another way to reduce your deficit is by increasing rates. I have some information here according to which the passenger mile cost for VIA Rail is 8 cents, as opposed to 12 cents in the United States and 20 cents in most western European countries. Obviously, there is always the danger that if you increase rates, ridership will go down. Do you think that 8 cents per passenger mile is too high, not high enough, or just right?

Mr. Roberts: For now, we think that it is good. Transportation costs are generally related to the cost of gasoline. Gasoline costs in Canada are now at 45 per cent of world oil prices. I have just spent time in Europe, mostly at British Rail. These figures, 20 cents and 12 cents, are basic rates. But a railway like British Rail sells passes that give reductions of up to 50 per cent. The average cost is naturally much lower than 20 cents, which is the basic rate.

We are concerned about this fear of the 8 cent figure. If you compare our rates to 1976 rates, you will see that they were increased to keep up with CPR. It was a catch up cost.

We are now trying to determine whether the basic cost is the one we should be using. The 8 cent figure we are referring to is the average income per mile. It is not our basic income.

So we have a lot of work to do, especially since there will be a new energy policy which will result in an increase in gasoline prices. How should our prices relate to the price for gasoline? Because in the end, our competitor is the private car. We will have to look at the operating cost of private automobiles and compare it to our rates. Another point is that, the longer the trip, the lower the rate per passenger mile. At British Rail, the average distance per trip is 25 miles. For us, it is 100 miles more. There should be some sort of relationship between their rate and ours.

The Chairman: This will be your last question.

Mr. Deniger: Yes, Mr. Chairman. You said earlier that you have 20 per cent of the market between Windsor and Toronto, and you are very proud of it. In fact we can all be pleased.

[Texte]

• 1050

Maintenant, au sujet du service offert entre Windsor et Toronto, M^{me} Margaret Scrivener, que vous connaissez sûrement, qui a présidé un groupe d'étude provincial en Ontario sur le transport par chemin de fer, a été très sévère à votre endroit et à l'endroit de VIA Rail, justement, à cause de cette route entre Toronto et Windsor. Je ne partage pas du tout, évidemment, ses commentaires et j'aimerais que vous indiquiez au Comité vos commentaires sur son rapport et sur ses propos, justement, quant à cette ligne entre Toronto et Windsor. Je terminerai ainsi mes questions.

The Chairman: In sixty seconds or less, please, Mr. Roberts.

M. Roberts: On n'était pas d'accord avec M^{me} Scrivener du tout. Le rapport dont elle parle a été préparé par un des fonctionnaires du Tourisme de la province d'Ontario, je pense. Il a commencé par dire qu'il ne faudrait pas trop se fier sur ce qu'on dit dans le rapport, parce que cela coûterait \$100,000 et prendrait 6 mois à un consultant pour réellement réaliser le travail qu'on devrait faire. Il continue en décrivant la situation qui existe aux États-Unis. Et après cela, dans une phrase il dit que la même chose s'applique au Canada. Alors, on n'était pas d'accord du tout. On ne dit pas que notre service fonctionne à 100 p. 100. Mais je dis que le service qu'on donne aujourd'hui est bien meilleur que le service qu'on donnait l'année dernière. Nos employés sont très fiers et on travaille comme des bœufs pour arriver à quelque chose. On n'est pas trop fiers quand M^{me} Scrivener arrive et essaie de tout détruire d'une heure à l'autre. Alors, on n'était pas d'accord avec elle.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Before proceeding to Mr. Ellis, I have a long list of questioners. Obviously there is a great deal of interest in VIA Rail.

Following the first speaker for each party, I propose to limit interveners from here on in to 15 rather than to 20 minutes. After Mr. Ellis, if the committee agrees, I will call a brief recess of 5 or 7 minutes to give people a chance to stretch their legs—particularly our witnesses, who are captives—and we will proceed until about 1.00 o'clock.

If members wish, we can arrange for a meeting tonight at 8.00 o'clock; another session of our committee, or a continuation, at 8.00 o'clock. Mr. Roberts has already indicated his willingness and availability to attend a meeting at that time, because it is obvious to me now that not all the people who wish to question are going to have an opportunity to do so by 1.00 o'clock.

Does that meet the needs and the agreement of the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed? Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, do we assume, then, we will be meeting tonight at 8.00 o'clock?

The Chairman: I will ask our clerk to arrange that meeting, but I believe we will have to move to Room 112-N.

[Traduction]

With respect to service between Windsor and Toronto, Mrs. Margaret Scrivener, who I am sure you know and who chaired a provincial task force in Ontario on rail transportation, came down very hard on VIA rail, because of that particular route. I, of course, do not agree with her and would like you to comment to the Committee on her report and on what she said about the Toronto to Windsor run. This is my last question.

Le président: En moins de soixante secondes, monsieur Roberts.

Mr. Roberts: We do not agree with Mrs. Scrivener at all. I believe that the report she was referring to was prepared by an official from the Ontario Ministry of Tourism. He began by saying that we should not place too much faith in the report, because it would take \$100,000, and six months and a consultant to do what should be done. He went on to describe the situation in the United States. And in one sentence he said that the same thing applies in Canada. So we did not agree at all. We are not saying that our service is 100 per cent efficient, but I will say that it is better today than it was last year. Our employees are very proud and we are working like horses to get somewhere. But we were not proud when Mrs. Scrivener came along and tried to destroy everything, so we did not agree with her.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Avant de donner la parole à M. Ellis, j'ai beaucoup de noms sur ma liste. On dirait que Via Rail vous intéresse beaucoup.

Quand nous aurons entendu le premier représentant de chaque parti, je propose de limiter les intervenants à 15 plutôt qu'à 20 minutes. Après M. Ellis, si le Comité est d'accord, je vais ajourner la séance pendant 5 ou 7 minutes pour que vous puissiez vous détendre, surtout les témoins, qui ne peuvent pas partir. Après cela, nous reprendrons et la séance se poursuivra jusqu'à 13 h 00.

Si les députés sont d'accord, nous pouvons prévoir une séance à 20 h 00 ce soir. M. Roberts me dit qu'il pourra être présent et il est évident que tous les députés ne pourront pas poser leurs questions avant 1 heure.

D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord? Merci.

M. Benjamin: Il y aura donc une séance à 20 h 00 ce soir?

Le président: Je vais demander au Greffier d'en convoquer une, mais ce serait probablement à la pièce 112-N.

[Text]

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, there are some other committees which are sitting tonight too: Agriculture, Defence, and some other committees. We cannot be at all the committees.

The Chairman: C'est très difficile.

Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Merci.

Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I have a long list of questions. I certainly will not get them all in 15 minutes, so I will try to be brief with my questions and perhaps in some cases ask Mr. Roberts to be fairly brief with his answers.

One group of questions—would Mr. Roberts explain very briefly whether or not the regions of VIA correspond with the regions of either CN or CP? That has to do with repairs, maintenance, train control, and employees. I am thinking of train despatch and train crews. The train crews, of course, were former CN employees, by and large; some CP employees. Are they being treated in exactly the same way as they were in the past, or are there instances where train crews are being asked to make changes in location and changes in life style to meet VIA's regional concept?

• 1055

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Ellis, we have really no control over the assignment of train and engine crews as such. One of the impacts of VIA is that we have been able to use either Canadian National or Canadian Pacific tracks to operate rail passenger service, and in that way it causes disruption in the assignment of train and engine crews on Canadian National and Canadian Pacific. But the unions and the companies understand this and there has been agreements between the various locals within CN and CP.

In terms of our regions, our regions have no impact on that. We basically have four regions, one with headquarters in Winnipeg for the west, while Canadian National has two regions in the west and Canadian Pacific has two regions. We basically have another with headquarters at Toronto which covers the whole of the province of Ontario. That is really what it amounts to. In Quebec we have one with headquarters in Montreal for the province of Quebec; another one with headquarters in Moncton for the Maritimes. Basically we have four regions and the railways have five regions. If you look at Canadian National, I think the only difference between the regions is that they have two regions in the west and we have one.

Mr. Ellis: You say that there is no control over the train crews, yet those train crews are now direct employees of VIA; they are wearing VIA flashes on their collars, on their shoulders. While I admit that in the last couple of months I have not had a chance to chat with some of the fellows, because obviously many of them are domiciled in Belleville which I

[Translation]

M. Benjamin: D'accord.

M. Dionne (Chicoutimi): Il a-t-il d'autres comités qui siègent ce soir, l'Agriculture par exemple, ou la Défense? Nous ne pouvons pas être partout.

Le président: It is not easy.

D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Thank you.

M. Ellis, s'il vous plaît.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Étant donné que j'ai beaucoup de questions et que je n'aurais certainement pas le temps de toutes les poser en 15 minutes, je vais essayer d'être bref et demander à M. Roberts de faire pareil.

M. Roberts peut-il me dire si les régions de VIA correspondent aux régions du CN ou de CP? Cela touche les réparations, l'entretien, le contrôle des trains et le personnel. Je parle de la répartition des trains et des équipes de trains. Ces derniers sont constitués, en partie, d'anciens employés du CN et de quelques employés du CP. Est-ce que les équipes sont traitées de la même manière qu'auparavant ou est-ce qu'elles sont appelées à déménager ou à changer de style de vie avec l'approche régionale de VIA?

Le président: Monsieur Roberts.

M. J. Roberts: Merci, monsieur le président. Monsieur Ellis, ce n'est pas nous qui décidons des trains ou des équipes de train comme tel. VIA a le droit d'utiliser les voies du Canadien National ou du Canadien Pacifique aux fins de son service voyageurs, et il est évident que la répartition des trains et des équipes de train s'en ressent soit au Canadien National soit au Canadien Pacifique. Les syndicats, cependant, ainsi que les compagnies de chemin de fer l'ont compris et en sont venus à des ententes entre eux.

Quant à notre approche régionale, elle n'influe pas sur cette question. Essentiellement, nous avons 4 régions; celle de l'ouest a son siège à Winnipeg, le Canadien National en a 2 dans l'ouest et le Canadien Pacifique 2 également. Celle de l'Ontario a son siège à Toronto et couvre toute la province de l'Ontario. Je parle de façon générale. Celle du Québec a son siège à Montréal, et celle des Maritimes, à Moncton. Nous avons donc 4 régions et les compagnies de chemin de fer en ont 5 en tout. La seule différence entre nous et le Canadien National c'est que ce dernier a 2 régions dans l'ouest alors que nous n'en avons qu'une.

M. Ellis: Vous dites que ce n'est pas vous qui décidez des équipes de train, mais ces équipes de train sont directement à l'emploi de VIA; elles portent la plaque VIA sur le revers du veston et à l'épaulette. Je n'ai pas eu l'occasion de parler aux employés depuis quelques mois, il y en a plusieurs qui demeurent à Belleville dans ma circonscription, mais je sais qu'ils

[Texte]

represent, they were quite concerned about some of the changes that were being made by VIA in the operation of the passenger trains.

Mr. J. Roberts: I know a little bit about that line, Mr. Ellis, having been vice-president for the St. Lawrence region for Canadian National for a while, but we have not made any drastic changes between Montreal and Toronto that would affect the Belleville men. Earlier on there were runs through Belleville that did affect them.

The running-trades people, the engineers in the cab, in a lot of locomotives, and the train crews have remained Canadian National or Canadian Pacific employees. They have remained with Canadian National and Canadian Pacific. The only people we have on the trains who are VIA employees are sleepingcar porters, and stewards and the people who serve food and beverages, the sleepingcar accommodations on the train. They are VIA employees. But the actual running-trades people have remained with Canadian National and Canadian Pacific. We are supplying the uniforms for them, and they are sort of identified with the trade, you see, but they remain Canadian National or Canadian Pacific people. So it is just in that way, as I said, Mr. Ellis, we do not have any direct control over them as such in terms of their assignments and that type of thing, although we are very involved, of course, with the deportment on the train and in the operation.

Mr. Ellis: Surely you are scheduling the trains.

Mr. Roberts: What we are doing is the marketing; we are determining the type of schedule that is required and we negotiate that schedule with the railway.

Mr. Ellis: It sound, frankly, like double-talk. Surely you are telling the trains when they are going to leave the station and go from Toronto to Ottawa.

• 1100

Mr. Roberts: When they want them to leave the station, yes, and, if we can agree with the railway that they can take them at that particular time, then that is it. Yes, I agree.

Mr. Ellis: So, you are scheduling the trains.

Mr. Roberts: Yes.

Mr. Ellis: So in that way you are scheduling the work of the employees . . .

Mr. Roberts: Well, sure.

Mr. Ellis: . . . who run the trains.

Mr. Roberts: Yes. The railway has to crew the trains.

Mr. Ellis: In your negotiations—and I am not going to go back into the obvious incongruity of the manner in which you are paying—do you have any way of demanding or negotiating improvements of certain portions of the rail bed that you use? If you are paying, as you pointed out, in the sups that are before us something like \$30,6 million for the use of the tracks do you have any way of asking for improvements in those tracks.

[Traduction]

sont inquiets de certains changements effectués par VIA dans le service-voyageurs.

M. J. Roberts: Je connais un peu cette ligne, monsieur Ellis, puisque j'ai été vice-président pour la région du Saint-Laurent au Canadien National pendant quelque temps. Je puis vous dire que nous n'avons apporté aucun changement spectaculaire sur la ligne Montréal-Toronto où se trouve Belleville. A un moment donné, il y a eu des trains qui passaient par Belleville; cela touchait le personnel.

les hommes de métier itinérants, les mécaniciens dans bien des locomotives, les équipes de train sont demeurés à l'emploi du Canadien National et du Canadien Pacifique. Les seuls employés à bord des trains qui sont vraiment des employés de VIA sont les garçons de wagons-lits, les stewards, les serveurs de restaurant, les gens qui s'occupent des wagons-lits de façon générale. Ce sont les seuls employés de VIA. Le personnel itinérant lui-même demeure à l'emploi du Canadien National et du Canadien Pacifique. Nous leur fournissons les uniformes pour qu'ils s'identifient à nous quelque peu, mais ils restent sous la gouverne du Canadien National et du Canadien Pacifique. Nous n'avons donc aucun contrôle sur eux pour ce qui est de leurs affectations et le reste, monsieur Ellis, même si nous avons quelque chose à voir avec l'acheminement des trains et les opérations de façon générale.

M. Ellis: C'est sûrement vous qui fixez les horaires.

M. Roberts: Nous nous occupons de mise en marché. Nous fixons les horaires que nous croyons nécessaires et nous les négocions avec les compagnies de chemin de fer.

M. Ellis: Vous parlez à mots couverts. C'est sûrement vous qui décidez à quel moment le train doit quitter la gare de Toronto pour se rendre à Ottawa, par exemple.

M. Roberts: Lorsque nous pouvons nous entendre avec les compagnies de chemin de fer sur une heure précise, oui.

M. Ellis: C'est donc vous qui établissez les horaires.

M. Roberts: Oui.

M. Ellis: Et c'est vous qui décidez de l'heure à laquelle les employés doivent travailler . . .

M. Roberts: Certainement.

M. Ellis: . . . des employés qui font fonctionner les trains.

M. Roberts: Oui. Les compagnies de chemin de fer doivent y affecter des équipes.

M. Ellis: Lorsque vous négociez, et ici je ne vais pas revenir sur la formule de paiement tout à fait incroyable que vous utilisez, est-ce que vous êtes en mesure d'exiger ou de proposer des améliorations de certains tronçons que vous utilisez? Si vous acquittez un montant de 30,6 milliards de dollars comme celui que nous voyons dans ces prévisions budgétaires pour l'utilisation des voies, est-ce qu'il vous est possible de demander des améliorations à ces mêmes voies?

[Text]

Mr. Roberts: Yes, and if we ask for improvements in a track and it is chargeable to passenger services, we have to pay for it.

Mr. Ellis: What is happening, if anything, to the Smith's Falls sub that is so important to the Ottawa-Toronto rail. I for one have taken 9 hours to go from Ottawa to Belleville a drive that takes two and a half hours in a car. Now surely we cannot possibly expect to get people out of cars with that kind of service. Now I do not use the rail service all the time. I know all the fellows on the railway and they see me there frequently—but part of the reason I do not use it all the time is because I find it very difficult to schedule meetings when faced with the possibility of a 9-hour trip from Ottawa to Belleville.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Ellis, I completely agree with you. We run lousy train service between Ottawa and Toronto and the points in between Ottawa and Toronto and the points in between in terms of running time and the time it takes to get there. Very little has been done on it. We know that something has to be done and in our plans there is action to be taken to improve that situation. Eventually we think the corridor between Montreal and Toronto should be a Montreal-Ottawa-Toronto corridor. There is some work to be done on the track and in some cases a realignment of the track and in some cases a realignment of the track to a different location, especially between Smith's Falls and the Kingston subdivision of the Canadian National, to some point east of Kingston.

Mr. Ellis: Did VIA make any argument when CN closed their track from Ottawa to Belleville through the Napanee area, the shortest route of the rail service from Ottawa to Belleville and points west such as Toronto and Windsor?

Mr. Roberts: The Napanee line is a possibility, although it is a very difficult line in terms of speed and the money that you would have to spend to upgrade it, but it is a possibility.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you to the Chairman of VIA, it surely is no more difficult than that Smith's Falls sub which which has a 40 mph limit posted on it now and has for this past number of years. There are two or three places on the Napanee CN line that have some curves in them but I suggest to you that they are really no more difficult to repair than the Smith's Falls sub.

Mr. Roberts: Well, I have been over the line, Mr. Ellis, Mr. Chairman, and that is one of the alternatives. I am not saying that it is not an alternative. It certainly is one of the alternatives and it is one that is being considered. However, right now it appears that the new line built will be from Smith's Falls to a point east of Kingston on the Kingston subdivision of the Canadian National and that really should have the least impact on the total population. You know, if you by-pass Kingston completely there are some real difficulties from a marketing point of view.

[Translation]

M. Roberts: Oui, mais si nous demandons des améliorations aux voies et que ces améliorations sont imputables au service voyageur, c'est nous qui payons la facture.

M. Ellis: Qu'en est-il du tronçon de Smith's Falls, qui est si important pour le trajet Ottawa-Toronto. Il m'a fallu personnellement 9 heures pour effectuer le trajet Ottawa-Belleville, trajet qui prend normalement deux heures et demie en auto. Ce n'est sûrement pas un service pareil qui va persuader les gens d'abandonner l'automobile. Il est vrai que je n'utilise pas le train tout le temps. Je connais bien les employés du chemin de fer cependant et ils me voient très souvent. Si je ne prends pas le train plus régulièrement, c'est que j'ai bien du mal à arranger mon emploi du temps lorsque je dois envisager un voyage de 9 heures pour franchir la distance qui sépare Ottawa de Belleville.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président. Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Ellis. Notre service ferroviaire entre Ottawa et Toronto est absolument épouvantable pour ce qui est de la durée du trajet. Très peu de travaux ont été faits sur cette ligne jusqu'ici. Nous sommes cependant au courant de la situation et nous envisageons de l'améliorer. Nous pensons par exemple que le couloir Montréal-Toronto pourrait facilement devenir le couloir Montréal-Ottawa-Toronto. Une partie des voies doit être réaménagée ailleurs, surtout pour ce qui est de la subdivision du Canadien National qui se trouve entre Smith's Falls et Kingston; les voies doivent être reliées à un point quelconque à l'est de Kingston.

M. Ellis: Via a-t-elle protesté lorsque le CN a abandonné ses voies entre Ottawa et Belleville en passant par la région de Napanee, le plus court chemin entre Ottawa et Belleville et les points à l'est comme Toronto et Windsor?

M. Roberts: La ligne de Napanee demeure toujours une option, même si elle présente des difficultés au niveau de la vitesse des trains et des fonds nécessaires pour l'améliorer.

M. Ellis: Mais elle ne présente sûrement pas plus de difficultés que celle de Smith's Falls, dont la vitesse limite est de 40 milles à l'heure depuis plusieurs années. Il y a des virages à deux ou trois endroits le long de la ligne de Napanee du CN, mais ils ne sont sûrement pas plus difficiles à réparer que ceux qui se trouvent le long de la subdivision de Smith's Falls.

M. Roberts: Je me suis rendu sur les lieux et je puis vous dire que cette ligne offre des possibilités. Je ne l'écarte pas. Elle est toujours envisagée. Cependant, il semble pour l'instant que la nouvelle ligne sera construite de Smith's Falls à un point se trouvant à l'est de Kingston le long de la subdivision du Canadien National de Kingston. C'est la ligne qui risque de nuire le moins à la population de façon générale. Éviter totalement Kingston est assez difficile du point de vue de la mise en marché.

[Texte]

[Traduction]

• 1105

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Do I understand then that you are considering building a new line from Smith Falls to a point east of Kingston? Perhaps I could get an answer to that first? Well, we will go a step further. If you are, then has that decision been taken and is it a part of a report that is available to us?

Mr. Roberts: The decision has not been made. We are developing these plans now. All I am saying is that that appears at the moment to be the most logical thing to do. But there are moneys to be spent of course, and that would be part of our five year plan.

Mr. Ellis: The next thing I was going to suggest too is the possibility of considering Montreal, Ottawa, and a point near Napanee through to Toronto. This arrangement makes for almost a straight line and it is rail all the way. While it needs upgrading, it would mean of course that you would have to put Kingston, Brockville, Prescott and Cornwall on a short-run service, where your main line would go Montreal, Ottawa, and then on through to Toronto. It seems to me that if that were to become your main line since CN has abandoned a portion of that for freight traffic, surely you could make better time and give better service.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Yes. Of course one of the difficulties is that we by-pass Kingston on that type of thing. We are looking at the differences in cost and total market impact. I am saying that a decision has not been taken yet, but that is one of the alternatives. And Napanee is still an alternative.

The Chairman: Two minutes left, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I started about 10.57 a.m. I appreciate that the possibility of leaving Kingston to slightly less service is a problem, and although my colleague, the Honourable Flora MacDonald from Kingston may not appreciate my saying so, in the past not only has Belleville been and still is the Great Lakes region center for all of CN, there are more passengers left on the station there because VIA cannot pick them up sometimes than actually get on at Kingston on certain days. So it seems to me that it is a possibility that the line that I have suggested to you might be more profitable and somewhat faster. It is very annoying for train crews on certain trains such as the *Rapido* to know that a stop is being made in Kingston and, yet, a train crew cannot make the change at Belleville. The train goes whistling through. Passengers would like to get on, but the crew has to go to Kingston to make it up. Frankly it seems just a little incongruous to have it happen that way.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: I am not ruling out the Napanee line at all. That is one of the considerations. In terms of leaving people on the platform, you know the situation in Europe and the way service is given by railways in Europe. I think it is a good service; it is a good basic service. But they also adjust the supply to meet the demand in terms of the number of cars on trains and the number of trains that are operated. The reason

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Donc, si j'ai bien compris, vous envisagez de construire une nouvelle ligne de Smith Falls à un point se trouvant à l'Est de Kingston? C'est bien ce que vous avez dit? Est-ce que votre décision est prise à ce sujet et est-ce qu'elle émane d'un rapport qui peut nous être communiqué?

M. Roberts: La décision finale n'a pas encore été prise. Nous en sommes au stade des plans. Il nous semble pour le moment que c'est la ligne la plus logique. Il nous faut évidemment les fonds nécessaires; tout cela fait partie de notre plan quinquennal.

M. Ellis: J'aurais voulu vous proposer une ligne Montréal—Toronto qui passe par Ottawa et un point se trouvant près de Napanee. Ce serait presque en ligne droite pour le train. Pour qu'une ligne Montréal—Ottawa—Toronto soit possible, il faudrait que les voies soient améliorées et que Kingston, Brockville, Prescott et Cornwall deviennent une subdivision. Dans ce cas, cependant, puisque le CN en a abandonné une partie au profit du transport des marchandises, vous pourriez réduire vos temps de parcours et améliorer votre service.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Le problème est qu'il faut éviter Kingston de cette façon. Nous devons voir comment cela influerait sur nos coûts et sur notre marché de façon générale. Comme je l'ai dit, nous n'avons pas encore pris notre décision, nous n'avons pas écarté totalement cette possibilité. La ligne Napanee reste toujours une option.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: J'ai commencé à 10 h 57 à peu près, monsieur le président. Je sais que le fait de laisser Kingston avec un service quelque peu diminué est un problème; ma collègue de Kingston, l'honorable Flora MacDonald, ne sera peut-être pas d'accord, mais je pense que Belleville a toujours été et reste la région centrale du CN pour tous les Grands Lacs. Le nombre de voyageurs que VIA ne prend pas à cette gare est parfois supérieur à celui qu'il prend à Kingston certains jours. La ligne que je vous ai proposée pourrait donc être non seulement plus rapide mais également plus rentable. Le personnel à bord de certains trains comme le *Rapido* doivent trouver très ennuyeux de devoir arrêter à Kingston alors qu'il leur est impossible de changer à Belleville. Le train y passe sans s'arrêter. Il y a des voyageurs qui voudraient y monter également. Les équipes doivent se rendre jusqu'à Kingston. Je trouve cela assez anormal.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Comme je vous l'ai dit, je n'écarte pas la ligne de Napanee. Elle est une option. Pour ce qui est des voyageurs qui sont laissés sur le quai de la gare, vous savez comment les trains fonctionnent en Europe. Ils offrent un bon service de base. Ils savent cependant s'adapter à l'offre et à la demande; le nombre de leurs wagons et leur fréquence varient. Nous avons réussi à réduire nos coûts d'exploitation et à augmenter

[Text]

we have been able to reduce the costs of doing business and to increase the number of people by some 40 per cent that we are handling is because we have been successful in matching the supply to the demand. With regard to the number of cars required on a train, CN and CP were operating at about 35 per cent occupancy level at one time. We have now increased that to slightly over 55 per cent. That is a tremendous increase in productivity that we have been able to bring about. Now that traffic is building, we really have to start thinking about putting more trains on. That will happen. To date we have not been able to do it because of the contracts with the railways and the fact that equipment is in short supply as well. We will be getting new equipment next year and we have to start thinking about that; that would be part of our plan as well.

• 1110

Mr. Ellis: One last question, Mr. Chairman, on the point that Mr. Roberts has brought up, namely, new equipment. Perhaps you would be more explicit, Mr. Roberts. What new equipment is coming next year? Where will it go? How much of it is there, and has any consideration been given to electrification, certainly not next year but down the road?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Ellis we are going to receive, starting mid-1981, 50 LRC cars and 21 locomotives. That will be the extent of the new equipment that we are acquiring. We are also going to go on the market for self-propelled cars, and that will be early next year. One of our problems is, as I said before, the unavailability of suitable equipment. What we have to do is really to devise our equipment and that is what we are doing with that LRC. The LRC will operate in and out of Montreal in the initial stages because of the fact that it is a new piece of equipment; there are bound to be bugs in it and we will be getting rid of those bugs. So it will be Montreal, Quebec, Ottawa, Toronto, possibly southwestern Ontario as the initial stages; then possibly, in the fall of 1982 or so, we want to experiment with services between Halifax, Moncton and Saint John. We have studies going on now for the whole Prairie region, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Regina. We have completed all of the marketing studies that are required there. We will be analyzing that in the next couple of months, because it is very voluminous and there is a lot of information involved, and really try to design suitable intercity services for the prairies. That would mean then the movement of LRC equipment to the West. So, to answer your question specifically, it will be operating out of Montreal to begin with. Once we have of the bugs out of it and we have done a lot of the experimenting to make sure that that is the equipment we are going to keep going with, we move it to the Maritimes and then to the West.

The Chairman: Thank you. We will break until 11:20 and reconvene then.

[Translation]

le nombre de nos passagers d'environ 40 p. 100 parce que nous avons été capables de nous adapter à l'offre et à la demande. Pour ce qui est des wagons, ceux du CN et du CP avaient auparavant un taux d'occupation de 35 p. 100. Nous avons réussi à porter cette moyenne à un peu plus de 55 p. 100. C'est une augmentation considérable de la productivité. Maintenant que notre clientèle s'accroît, nous pouvons commencer à augmenter le nombre de nos trains, ce que nous avons bien l'intention de le faire. Nous en avons été empêchés jusqu'ici à cause des marchés que nous avons conclus avec les compagnies de chemins de fer et à cause de la pénurie de matériel. Nous recevrons du matériel l'année prochaine et nous devons commencer à établir nos plans.

M. Ellis: Je voudrais poser une dernière question, monsieur le président, au sujet de la dernière remarque de M. Roberts, le nouveau matériel. Vous pouvez sans doute nous donner des détails à ce sujet, monsieur Roberts. Quel est ce nouveau matériel qui doit entrer en service l'an prochain? Comment sera-t-il réparti? Y en a-t-il déjà en place? Enfin, avez-vous songé à l'électrification des lignes, non pas pour l'an prochain mais dans un avenir plus lointain?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur Ellis, à compter du milieu de 1981, nous allons recevoir 50 wagons LRC et 21 locomotives. C'est le nouveau matériel que nous attendons. Au début de l'an prochain, nous entendons également commander des autorails. Comme je l'ai dit, notre problème est le manque de matériel adéquat. Nous devons essayer de trouver celui qui nous convient et c'est ce que nous allons faire avec les LRC. Comme ils sont nouveaux, les LRC seront d'abord mis en service à partir de Montréal; ils comporteront sûrement certains défauts dont nous devons d'abord nous débarrasser. Au départ, donc, ils relieront Montréal, Québec, Ottawa, Toronto, et peut-être le sud-ouest de l'Ontario; ensuite, vers l'automne de 1982, nous effectuerons des essais à Halifax, Moncton et Saint-Jean. Nous faisons actuellement des études dans toute la région des Prairies, à Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Regina. Nos études de marchés, elles, sont terminées pour ces endroits. Nous les analyserons au cours des prochains mois; nous avons beaucoup de pain sur la planche parce que ces études sont fort volumineuses. Nous allons essayer de concevoir un service interurbain adéquat pour la région des Prairies. Les LRC seront donc utilisés également dans l'Ouest. Pour répondre à votre question de façon précise, ce matériel sera d'abord mis en service à Montréal. Une fois ces défauts éliminés, et nous avons procédé à des essais afin de nous assurer que c'est bien le matériel dont nous avons besoin, le système sera étendu aux Maritimes et dans l'Ouest.

Le président: Merci. Nous allons faire une pause jusqu'à 11h20.

[Texte]

• 1113

• 1121

The Chairman: Order, please. Our next questioner is Mr. Riis, followed by M^{me} Côté, Mr. Mayer—if he is here—and then M. Dionne. Mr. Riis.

Mr. Riis: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I am going to be strict on the time—15 minutes, maximum.

Mr. Riis: Thank you very much, Mr. Chairman. I must say, Mr. Roberts, that I am most encouraged by your remarks today in terms of your obvious commitment to passenger rail improvement in Canada. Certainly, your enthusiasm is very warming, I appreciate it and also your concept of the integrated transportation planning that is so much needed in our country. I wish you well, and you can certainly count on this committee for support in your endeavours towards that end.

When I was first elected, in February, I was amazed at the amount of critical mail I received regarding VIA Rail passenger service. I could not believe what I was reading and hearing, so I decided to take a number of trips throughout western Canada myself, to experience it first hand. In a sense—you have alluded to it earlier—my suspicions were confirmed; it was terrible service. It became obvious immediately that our rail system provides anything with a priority over people. A trip that would normally take a few hours took, literally, the better part of a day. It became obvious to me that anybody with any concern about how he spent his time could not at all give any serious consideration to using rail as a means of transportation.

I listened with interest earlier to your comments regarding the 41 per cent increase over the 1976 level of service. I wonder, Mr. Roberts, if you could break that down regionally, for the four regions? I am particularly interested in the extent to which use of the rail passenger service has increased in the western region. I cannot believe it has actually increased 41 per cent.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you very much for your remarks, Mr. Riis. We are going to do the best we possibly can as far as rail passenger service is concerned, and public transportation, generally, in Canada.

In terms of the increase in ridership, it is pretty general across Canada. In the west, it would be about 10 per cent average and last summer it went as high as 20 per cent. There is an awful lot of work to do; a lot of work to do on the equipment and the general sprucing-up of the service as such, but we have come an awful long way.

• 1125

We put service managers on our trains in the west on western transcontinental last summer. As a matter of fact we put them in on June 22 and we are in a public transportation

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le prochain à prendre la parole est M. Riis; il sera suivi de M^{me} Côté, de M. Mayer, s'il est ici, et de M. Dionne.

M. Riis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je vais faire respecter la limite de temps de façon très stricte: quinze minutes au maximum.

M. Riis: Merci, monsieur le président. Je dois dire, monsieur Roberts, que j'ai été très encouragé par ce que vous nous avez dit aujourd'hui, par la détermination que vous avez montrée à améliorer le service voyageur au Canada. Votre enthousiasme est réconfortant. Je suis également heureux de constater que vous êtes acquis à l'idée d'une planification intégrée du système de transport. Le pays en a bien besoin. Je vous souhaite bonne chance et je vous dis que vous pouvez compter sur l'aide de ce Comité dans votre entreprise.

Lorsque j'ai été élu pour la première fois en février, le nombre de lettres que j'ai reçues critiquant le service voyageur de Via m'a stupéfait. Ayant bien du mal à croire ce que je lisais et ce que j'entendais, j'ai décidé d'effectuer un certain nombre de voyages dans l'Ouest du Canada afin de me rendre compte par moi-même. Mes soupçons ont été confirmés: le service était absolument épouvantable, comme vous en avez d'ailleurs convenu plus tôt. J'ai rapidement constaté que notre réseau ferroviaire accordait la priorité à n'importe quoi excepté les passagers. Un déplacement qui devait normalement prendre quelques heures, couvrait une bonne partie de la journée. Celui qui est pressé ne peut absolument pas envisager sérieusement d'utiliser le train comme moyen de transport.

J'ai écouté attentivement ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet de cette augmentation de 41 p. 100 de votre clientèle depuis 1976. Je me demande, monsieur Roberts, si vous pourriez nous donner la ventilation de ce pourcentage pour les quatre régions. Je suis particulièrement curieux de savoir à quel point le service voyageur s'est accru dans la région de l'Ouest. J'ai bien du mal à croire à une augmentation de 41 p. 100.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci de votre encouragement, monsieur Riis. Nous faisons tout notre possible pour améliorer le service voyageur, en particulier, et le réseau de transport public de façon générale au Canada.

Pour ce qui est de l'augmentation du nombre de voyageurs elle est répartie à peu près également au Canada. A l'Ouest, la moyenne est d'environ 10 p. 100, bien que l'été dernier elle ait atteint 20 p. 100. Il y a encore beaucoup de travail à faire, notamment pour ce qui est du matériel et de l'amélioration générale des services offerts, mais nous avons réalisé beaucoup de progrès jusqu'à présent.

L'été dernier, dans l'Ouest, nous avons affecté des chefs de service sur les lignes du transcontinental de l'Ouest. Le programme a été lancé le 22 juin et il faut souligner que nous

[Text]

service; we are handling people. They are not like parcels; parcels cannot talk back at all, but people—we are in that type of business where in some cases there are dissatisfactions. One thing I have noticed is the tremendous increase in the tone of the letters we are getting and the congratulatory letters we are getting. People are saying, Look, I went on a train; this was wrong and that wrong, but by jeeppers this was right and that was good and I am going to come back. So we are using that as sort of a weather-vane to a certain extent.

We are spending about \$40 million a year right now to upgrade motor power and cars and we are talking about one million man-hours a year on existing equipment; about a quarter of a million man-hours on locomotives and the other three quarters of a million man-hours on the upgrading of equipment. You have to realize that a lot of the equipment we had has not been touched since it was built back in the mid-fifties, in terms of upholstery and that type of thing. So we are improving that.

We have rescheduled trains, made them more appropriate—the whole question of western transcontinental—and the fact that both trains, the train on the Canadian National and the train on the Canadian Pacific, are going through the mountains at night, where we have the most striking vistas in the world and we are going through that at night! So, we have changed the timing of the trains so that they go through the principal part of the Rockies in daylight.

That has permitted us and we have said that on one of the trains, the way to do that was to build in another half a dozen hours in the schedule. We just did not want to take that out of the schedule and have the train crawling around. So our marketing people came up with a window at Winnipeg that is four hours and a window at Calgary that is two hours.

We have made arrangements at Winnipeg—our vice-president of Via West, Harold Murray, and working with the headquarters group—we have arranged double-deck tours of the City of Winnipeg. We have arranged rooms in the Fort Garry Hotel that is very close to the station so people can go in and freshen up for a couple of hours and that type of thing. It is going exceedingly well. It has been very well accepted. As a result of these changes on the western transcontinental, we have been able to bring the trains in to Toronto and Montreal in the morning instead of the evening. We were getting into all kinds of trouble with passengers because they would arrive in Montreal or Toronto and if the train was late, you could end up in Montreal at one or two o'clock in the morning which is not very appropriate, that type of thing.

Mr. Riis: Your answers are fascinating, but I only have seven minutes left and I still have more questions, so I request, although I would love to listen to you all day, you keep your responses very short.

• 1130

You comment on the vistas of British Columbia, and that results in a very special kind of settlement pattern which is

[Translation]

sommes un service de transport public. Nous transportons des gens et non des paquets. Les paquets ne peuvent pas se plaindre, tandis que les gens... Dans notre secteur, les gens ne sont pas toujours satisfaits. J'ai cependant remarqué, dans les dernières lettres que nous recevons, que le ton y est plus positif et qu'on nous félicite souvent. Les gens disent par exemple: «écoutez, j'ai pris un train l'autre jour; il y avait telle et telle chose qui n'allait pas du tout, mais, bon sang, tel ou tel aspect du voyage était bien et j'ai l'intention de recommencer.» Des lettres comme celles-ci sont un bon baromètre.

En ce moment, nous dépensons une quarantaine de millions de dollars par an pour améliorer la puissance motrice et les wagons. Ce travail correspond à environ 1 million d'années-personnes par an, dont un quart de million sont consacrés aux locomotives et trois quarts à l'amélioration du matériel. Il ne faut pas oublier qu'une bonne partie du matériel n'a pas été touchée depuis sa construction dans les années cinquante. Je pense par exemple au revêtement des sièges etc. Il nous faut donc faire certaines améliorations sur ce plan.

D'autre part, nous avons refait les horaires des trains pour qu'ils soient plus logiques. Je songe notamment à toute cette question du transcontinental de l'Ouest: Les deux trains, celui du Canadien National et celui du Canadien Pacifique, traversent les montagnes la nuit; or, ce sont des paysages splendides... et nous les traversons la nuit! Nous avons donc modifié l'horaire des trains afin qu'ils traversent la partie la plus intéressante des Rocheuses le jour.

Pour l'un des trains, nous avons pensé que le meilleur moyen d'y arriver était d'ajouter une demi-douzaine d'heures à l'horaire prévu. Comme on ne voulait pas pour autant que le train avance à une vitesse de tortue, nos experts en matière de commercialisation ont trouvé une solution: un arrêt de quatre heures à Winnipeg et un de deux heures à Calgary.

Pour ce qui est de Winnipeg, notre vice-président de Via-Ouest, Harold Murray, et son personnel se sont occupé d'organiser des visites-guidées de la ville dans des autobus à impériale. Nous avons également pris les dispositions nécessaires avec le gérant de l'hôtel Fort Garry, qui est très près de la gare, afin que les voyageurs puissent s'y reposer, se laver etc. Tout cela marche très bien et a été bien accueilli. Ces changements nous ont aussi permis d'organiser nos horaires afin que les trains arrivent à Toronto et à Montréal le matin au lieu du soir. Auparavant, on avait eu tout un tas de problèmes. Par exemple, en cas de retards, il arrivait que les passagers débarquent à Montréal ou à Toronto à 2 h 00 du matin, ce qui n'était guère agréable.

M. Riis: Vos réponses sont extrêmement intéressantes, mais je ne dispose encore de sept minutes et j'ai encore quelques questions à vous poser. Certes, j'aimerais pouvoir vous écouter toute la journée, mais je dois vous demander de répondre le plus brièvement possible à mes questions.

Vous avez parlé des magnifiques panoramas qu'offrent les Rocheuses de la Colombie-Britannique. J'ajouterai que le pay-

[Texte]

along the river valleys or usually along the rail lines, yet so little of the province is served by VIA Rail passenger service.

I also listened with interest to your earlier comments regarding the new equipment. It seems like British Columbia is at the bottom of the list in terms of when we are going to expect anything in that part of the country. This is not unusual from our perspective, you realize. Could you reflect on that? When might we expect some increases in transportation service VIA Rail in, for example, the Okanagan Valley, a highly populated and very easy to service region, or in the East and West Kootenays? Maybe you could comment specifically on new B.C. equipment.

M. J. Roberts: Yes, Mr. Riis, we have some real problems from basically Calgary to Vancouver and Edmonton to Vancouver with respect to the rail capacity. Because of the tremendous increases in the freight business and the number of trains that are being operated, it is very difficult to get additional slots for passenger trains. We tried this summer . . .

Mr. Riis: Passenger is not a priority though, with the rail system, right?

Mr. J. Roberts: It is not a priority over freight in that particular. That has been traditional, though. There has been one transcontinental train over the CN and one transcontinental train over the CP since the early 1970s, I would image.

Mr. Riis: But using the Amtrack example, it does not have to be. That then is a decision that we permit in this country.

Mr. J. Roberts: On the other hand, we are making some tremendous progress with British Columbia. British Columbia in the vanguard of some of the transportation planning. We have a service between Victoria and Nanaimo and Courtenay. We advocated that instead of continuing to spend a great deal of money on the highway and spending money on the railway, what we should be doing is some over-all transportation planning in the corridor between Victoria and Courtenay. Now the B.C. government has increased that to go right to Port Hardy. So we are putting together right now, it is completed as a matter of fact, terms of reference of that type of study so that we look at rail, road, ferry and air to see what is being done at the present time, try to make some projections as to what will be required and how we can best meet that, and we stop having the argument every year as to whether the rail service should continue, be abandoned or whatever. We have to determine what role rail will play in the long-term development of the transportation network on Vancouver Island. It is a very defined area and I think it is a tremendous opportunity to have sort of a trail-blazing study in Canada, and it is going to be in British Columbia.

[Traduction]

sage a donné lieu, à une répartition typique de la population, le long des vallées, en bordure des rivières et, en général, le long des voies ferrées; mais je constate qu'une très petite partie de la province est desservie par le service voyageurs de VIA Rail.

J'ai également été très intéressé par les commentaires que vous avez faits tout à l'heure au sujet du nouveau matériel. Il me semble que la Colombie-Britannique se trouve au bas de la liste et que nous sommes toujours les derniers à être servis. Remarquez . . . nous en avons l'habitude. Mais qu'avez-vous à dire là-dessus? Quand, par exemple, pensez-vous que les régions de la vallée de l'Okanagan, de la Kootenay Est et de la Kootenay Ouest verront leurs services de transport VIA Rail améliorés? La région de la vallée de l'Okanagan est très peuplée et facile à desservir, il me semble. Pourriez-vous donc nous renseigner un petit peu sur le nouveau matériel prévu pour la province?

M. J. Roberts: En effet, monsieur Riis, les lignes entre Calgary et Vancouver et Edmonton et Vancouver sont très encombrées. Étant donné l'essor considérable du fret et le nombre de trains qui y sont consacrés, il nous est très difficile de prévoir des trains supplémentaires pour passagers. Nous avons essayé de le faire l'été dernier.

M. Riis: Mais les passagers ne sont-ils pas les clients prioritaires des chemins de fer?

M. J. Roberts: Dans ce cas précis, les passagers ne sont pas prioritaires par rapport aux activités de fret. Mais cela a toujours été. J'imagine que depuis le début des années 1970, il y a eu un train transcontinental du CN et un autre du CP.

M. Riis: Pourtant, à en juger par l'exemple de l'Amtrack, les choses ne doivent pas être nécessairement ainsi. Il s'agit par conséquent d'une décision que nous avons acceptée.

M. J. Roberts: D'un autre côté, nous avons fait d'énormes progrès en ce qui concerne la Colombie-Britannique. Cette province est à l'avant-garde d'une bonne partie de la planification en matière de transport. Nous avons un service entre Victoria, Nanaimo et Courtenay. Au lieu de continuer de consacrer d'importantes sommes d'argent aux autoroutes ainsi qu'aux chemins de fer, nous avons jugé préférable d'en arriver à une planification d'ensemble pour le transport dans le couloir reliant Victoria et Courtenay. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a, de son côté, prolongé ce couloir jusqu'à Port Hardy. Nous venons d'ailleurs de définir le mandat du groupe qui sera chargé de l'étude, laquelle portera sur la situation actuelle des chemins de fer, des systèmes de traversier et du transport aérien et permettre de faire de certaines projections des besoins futurs et des meilleures façons d'y répondre. On espère également ainsi mettre fin au débat qui est relancé chaque année pour décider s'il faut maintenir ou abandonner le service de chemins de fer. Nous devons déterminer quel rôle les chemins de fer joueront sur le plan du développement à long terme du réseau de transport de l'Île de Vancouver. Cette région est très clairement définie et se prête bien, je pense, à l'expérimentation d'un système pionnier, tout nouveau au Canada. C'est donc la Colombie-Britannique qui donnera le ton.

[Text]

There is no doubt that the whole Okanagan Valley would be a candidate for better transportation services. How that is going to be related to the whole question of freight services west of Edmonton and Calgary is a big question mark and there is going to have to be some hard decisions taken. Of course, the road network in the area you are speaking of is a very appropriate network as well and studies would have to be made as to whether or not additional services are required. Now, we know that there is traffic offering to Jasper and to Banff that could be better accommodated. But in terms of the total transportation pattern, studies would have to be made to determine just what is required. So right now there is no plan for these first 10 sets of LRCs to go west of Edmonton or Calgary.

• 1135

The Chairman: Two minutes, Mr. Riis.

Mr. Riis: I certainly appreciate the precision of that answer. There is a feeling among many employees and people who use the passenger rail service, and who are familiar with VIA, that VIA is getting rather hosed in the amount of money it pays for the use of its stations and rail and so on. There is a feeling that the commitment to maintaining VIA equipment by CN and CP employees is not the same kind of commitment to the railway, other than passenger. Can you comment on that?

The Chairman: You have one minute.

Mr. J. Roberts: To begin with, I agree with you. We are not at all satisfied with the information we have as to where the charges are being made. We do not know how much Canadian National is charging us for the Vancouver station, for instance. We do not have a clue. It is all part of R-6313 and we do not have access to that information. The only people who have access are the Canadian Transport Commission, and the Minister of Transport. We have asked the CTC to audit the books to ensure that the charges made to VIA are according to R-6313. What was the other part of that question?

Mr. Riis: The maintenance of equipment.

Mr. J. Roberts: We have contracts with the railways to maintain the equipment we own. We are now looking at the whole maintenance system in Canada because there are shops in Canadian Pacific and there are shops in Canadian National and we want to rationalize that whole system. We have engaged a consultant who is an expert in the field to do that at this particular time.

In terms of maintenance that is being done on our equipment, we are checking it more and more closely and we are generally satisfied with the level of maintenance being done on our equipment at the present time, although our equipment has a lot of deficiencies. It has been let go. We spent 250,000 man-hours on our motive power last year, for instance, and we are doing another 250,000 this year and then another 750,000 man-hours on our other rolling stock and therefore the quality of our equipment has been upgraded considerably over the last two years.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. Mr. Riis.

[Translation]

Il n'y a aucun doute que la vallée de l'Okanagan dans son ensemble devrait bénéficier de meilleurs services de transports. Mais le problème est de replacer tout cela dans le contexte des services de fret à l'ouest d'Edmonton et de Calgary. Il faudra en discuter et prendre des décisions fermes. Par ailleurs, le réseau routier de la région à laquelle vous faites allusion est très bon et il faudra peut-être faire des études pour savoir s'il faut ou non prévoir des services supplémentaires. Nous savons que les routes conduisant à Jasper et à Banff mériteraient d'être améliorées. Mais pour ce qui est de tout le système de transport de la région, il faudrait réaliser des études afin de déterminer quels sont les besoins réels. Pour le moment, on ne compte pas utiliser les dix premières séries de LRC à l'ouest d'Edmonton ou de Calgary.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Riis.

M. Riis: Je suis heureux que vous ayez pu me donner une réponse aussi précise. Beaucoup d'employés et de voyageurs ont l'impression que VIA paie beaucoup trop pour pouvoir utiliser les gares et les voies. On a l'impression que les employés du CN et du CP consacrent moins d'efforts à l'entretien de l'équipement de VIA qu'à d'autres services ferroviaires. Puis-je avoir votre opinion là-dessus?

Le président: Il vous reste une minute.

M. J. Roberts: Tout d'abord, je suis d'accord avec vous. Nous ne sommes pas du tout satisfaits des informations que nous avons reçues sur la répartition des coûts. Nous ne savons pas combien le CN nous demande pour avoir accès à la gare de Vancouver. Nous n'en avons aucune idée. En vertu de l'ordonnance R-6313, nous n'avons pas accès à ces informations. Seuls la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports y ont accès. Nous avons demandé à la CCT de s'assurer que l'imputation des coûts à VIA était conforme à R-6313. La deuxième partie de votre question portait sur quoi?

M. Riis: L'entretien de l'équipement.

M. J. Roberts: Nous avons signé des contrats avec les chemins de fer pour l'entretien de l'équipement dont nous sommes propriétaires. Nous sommes en train d'étudier le système d'entretien au Canada en vue de le rationaliser, car le Canadien National et le Canadien Pacifique ont tous deux des ateliers. A cette fin, nous avons engagé un expert-conseil qui connaît le domaine.

Pour ce qui est de l'entretien, nous vérifions notre équipement de plus en plus souvent et nous croyons qu'il est bien entretenu malgré ses défauts. Il y a eu dans le passé certaines négligences. L'année dernière, nous avons consacré 250,000 années-hommes à l'entretien des locomotives et nous prévoyons en consacrer 250,000 de plus cette année, ainsi que 750,000 heures-hommes au matériel roulant. La qualité de notre équipement a beaucoup augmenté depuis deux ans.

Le président: Merci, monsieur Roberts et monsieur Riis.

[Texte]

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur Roberts, nous avons des problèmes de transport de passagers dans notre coin aussi. Je viens de l'Est du Québec; c'est une région que vous connaissez bien, je pense. Nous avons aussi des problèmes de transport des marchandises périssables.

Je pense qu'au début de VIA Rail, dans les régions excentriques comme les nôtres où la population n'est pas tellement dense, il y a eu un certain malentendu entre CN Express et VIA Rail pour ce qui est du transport de certaines marchandises. VIA Rail et CN Express sont deux sociétés de la Couronne et ce sont les citoyens qui paient par leurs impôts les déficits d'opérations.

Comment puis-je expliquer aux citoyens de ma région, de l'Est du Québec, que deux sociétés de la Couronne ne puissent pas s'entendre pour le transport de certaines marchandises? Je ne pense pas que les locomotives de VIA Rail soient incapables d'ajouter un wagon, en plus du wagon pour les bagages, pour transporter certaines marchandises. Si ces marchandises étaient transportées par VIA Rail, cela prendrait sept heures, alors que si elles étaient transportées par le CN Express, cela prendrait trois jours, parce que l'on met ces marchandises sur des camions qui quittent Moncton, par exemple, pour venir à Montréal. On fait le partage, si je peux dire, on décide d'expédier à Québec et on descend un peu plus bas dans l'Est du Québec, dans la région du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie.

• 1140

Vous comprendrez que c'est absolument inadmissible, et c'est incompréhensible aussi. A ce sujet-là, vous savez qu'on a eu une correspondance entre votre bureau, le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports. Je ne connais rien de l'ordonnance 6313, mais je pense qu'en plus de vous défendre de faire des profits, sinon d'en permettre au CN, elle limite énormément les possibilités des transporteurs, qu'il s'agisse de transporteurs de passagers ou de marchandises, dans les régions où les densités de population sont telles qu'on devrait permettre aux deux sociétés de la Couronne de travailler ensemble pour le bien d'une population qui a le droit, de toute façon, d'avoir des services.

Je me demande quelle impossibilité physique ou mentale ou . . . Je ne comprends pas! Je ne sais pas quels termes utiliser pour justifier une position comme celle-là de la part de deux sociétés de la Couronne qui m'apparaissent totalement incapables de se parler. Remarquez, je vous dis tout de suite que j'aurai les mêmes questions pour le CN lorsqu'ils viendront nous rencontrer. Mais est-ce que, de votre côté, à VIA Rail, il y a des impossibilités physiques qui font que vous ne pouvez pas assumer cela? Je vous rappelle tout de suite que, dans un cas très particulier, vous avez une entente avec le CN Express pour le transport des fleurs. Je vous avouerai, monsieur Roberts, que j'aime beaucoup les fleurs, mais l'homme ne vivant pas seulement que de pain, il faut dire que cela prend quand même du pain, il y a certaines autres marchandises qui devraient être transportées dans des délais un peu plus raisonnables.

[Traduction]

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

We have rail passenger service problems in our area as well, Mr. Roberts. I come from Eastern Quebec, an area which I believe you know well. We also have problems with the transportation of perishable goods.

When VIA Rail first started operating in out-of-the-way and sparsely-populated regions like ours, there was some misunderstanding between CN Express and VIA Rail about the shipping of certain merchandise. VIA Rail and CN are both Crown corporations and the taxpayers finance their operating deficits.

How can I explain to the people in my area, in Eastern Quebec, why two Crown corporations cannot agree on the shipping of certain merchandise? I do not think that VIA Rail locomotives cannot add another car, besides the baggage car, to transport certain merchandise. If these things were shipped by VIA Rail, it would take seven hours, whereas it takes three days with CN Express, because the merchandise is put on trucks going from Moncton to Montreal. They divide it up, so to speak. They decide to ship to Quebec and go a bit further into Eastern Quebec, into the lower St. Lawrence and Gaspé areas.

This is both unacceptable and incomprehensible. As you know, there was an exchange of correspondence between your office, the Department of Transport and the Canadian Transport Commission. I know nothing about Order 6313, but it not only prevents you from making profits where CN can, but limits your ability to transport both passengers and merchandise in areas where the population is so sparse that the two Crown corporations should be working together for the good of the people who have the right to these services.

I would like to know what prevents you physically or mentally . . . I simply do not understand! I do not know how to justify the fact that two Crown corporations seem totally incapable of communicating with one another. I will certainly have questions for the witnesses from CN when they appear, but I would like you to tell me whether VIA Rail is physically incapable of providing this service. I would remind you that you have a special arrangement with CN Express for the shipping of flowers. I like flowers very much, Mr. Roberts, and I know that man does not live by bread alone, but we need bread as well and some goods should be shipped more quickly.

[Text]

The Chairman: Mr. Roberts.**M. Roberts:** Merci, monsieur le président.

D'un côté, à VIA, on a un problème. Notre mandat nous dit de nous occuper des services voyageurs. Le Canadien national, son mandant, c'est de s'occuper des messageries. Il y a des places, d'un bout à l'autre du pays, pas trop à l'heure actuelle, mais il y en a, où le Canadien national, qui est responsable des messageries, vient à VIA et dit: «Ça, ces marchandises-là, ce qu'on aimerait en faire, c'est les mettre dans un wagon à bagages.»

On n'a pas de problème avec cela, nous autres. Mais le problème est qu'on n'est pas dans le domaine des services de messagerie. La responsabilité des messageries appartient au Canadien national. Nous, nous n'avons pas de tarif, nous n'avons rien sur les services de messagerie.

Réellement, si ça prend 3 jours pour déplacer des marchandises par messagerie de Moncton, je crois, à Rimouski, et si on peut transporter cette marchandise dans les services voyageurs sans affecter la performance des trains de voyageurs, on n'a pas d'objection à cela. On peut avoir un contrat avec le Canadien national. On n'a pas d'objection à cela du tout, du tout.

Le problème est que nous, on ne peut pas transporter des messageries à l'heure actuelle sur le nom de VIA Rail. On ne peut pas faire un contrat avec un client, on n'a pas de tarif, on n'a pas de mandat pour les messageries. Alors, réellement, la demande, il faut qu'elle soit faite par le Canadien national. Il faut que le Canadien national entreprenne les actions voulues. J'entends dire que les gens du Canadien national seront ici sous pue. Peut-être que ces questions devraient être adressées au Canadien national parce que, comme je vous l'ai dit, notre mandat, à moins que notre mandat soit changé, fait qu'on n'a pas le droit d'être dans le domaine des messageries. C'est tout.

Mme Côté: Monsieur le président, monsieur Roberts, si on songeait à améliorer la situation des citoyens et, par la même voie, celle de Via Rail et du CN dans certaines régions excentriques comme les nôtres, est-ce qu'il serait déraisonnable de croire, de penser que des représentations en ce sens devraient être faites à la Commission canadienne des transports? Quand vous parlez de renégocier l'ordonnance R-6313, par exemple, serait-il possible de tenir compte de la réalité géographique du Canada, de ses centres de population, des besoins réels des citoyens? On ne va pas transporter seulement ce que l'on veut transporter... parce que les citoyens ont divers besoins auxquels on doit pouvoir répondre aussi. Si on voulait harmoniser, vraiment comme on le souhaite, les transports, que ce soit le transport des citoyens ou le transport des marchandises dont ces citoyens ont besoin, est-ce qu'il serait déraisonnable de croire que la Commission canadienne des transports pourrait réviser sa position quant à cela et admettre que VIA Rail, avec une entente avec le CN Express, puisse en arriver à vous permettre ou à vous demander de transporter certaines choses? Nous, que peut-on faire à ce sujet? Avez-vous des suggestions à me faire?

[Translation]

Le président: Monsieur Roberts.**Mr. Roberts:** Thank you, Mr. Chairman.

On one hand, we have a problem at VIA. Our mandate is to provide passenger service. Canadian National's mandate is to provide freight service. In some parts of the country—not too many, but some—Canadian National, which is responsible for freight, approaches VIA and says that it would like to ship certain goods in the baggage car.

This is no problem for us. The problem is that it does not come under freight services. CN is responsible for freight. We have no rates and nothing on freight services.

If it takes three days to ship something from Moncton to Rimouski and if it can be shipped on a passenger train without affecting performance, we have no objection. We could have a contract with Canadian National. We have no objection at all.

The problem is that, at this time, we cannot transport freight under the name of VIA Rail. We cannot sign a contract with a customer because we have no rates and our mandate does not cover freight. The request has to come from Canadian National. Canadian National has to act. I hear that Canadian National will be appearing soon. Perhaps you should address your questions to them, because unless our mandate is changed, we cannot get involved in freight. That is all.

Mrs. Côté: If we were to think of improving the situation of people in outlying areas like ours, and by extension that of VIA Rail and CN, would it be unreasonable to ask that representations be made to the Canadian Transport Commission? When you speak of renegotiating Order R-6313, for instance, would it be possible to take the geographic reality of Canada into account, as well as its centres of population and the real needs of Canada's citizens? We cannot just transport what we want to transport, because the people have various needs which we must also be able to meet. If there were a real desire to harmonize transportation, either the transportation of people or the transportation of the merchandise that those people need, would it be unreasonable to believe that the Canadian Transport Commission could review its position on that and accept that VIA Rail, through an agreement with CN Express, could manage to ask you to transport certain items? What can we do to resolve this problem? Do you have any suggestions?

[Texte]

• 1145

Le président: Monsieur Roberts.**M. Roberts:** Monsieur le président.

Madame Côté, en faisant un rappel historique, la poste, les messageries et les voyageurs, tout cela se retrouvait sur le même train. Et on s'est aperçu naturellement, que le train de voyageurs était retardé à cause de la poste, à cause des messageries. Donc, sur les trains de voyageurs, on a éliminé tout sauf les services aux voyageurs.

Nous, nous sommes responsables des services aux voyageurs. Peut-être que parfois on pourrait ajouter un service de messageries sur le train de voyageurs, mais je ne crois pas que VIA devrait avoir un mandat pour cela. C'est un domaine complètement différent et c'est un domaine spécialisé bien différent du nôtre... réellement. De plus, nous n'avons pas le matériel roulant adéquat pour cela, mis à part les wagons à bagages. Il faudrait alors en faire la demande au Canadien National et l'organisme qui pourrait faire quelque chose à défaut du Canadien National ce serait la Commission canadienne des transports.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Vous savez, monsieur Roberts, je n'ai pas l'intention, en vous posant ces questions, de modifier le rôle spécifique de VIA Rail qui est le transport de passagers. Je ne vous vois pas non plus en train de transporter des tonnes de marchandises périssables. Pas du tout! Il s'agirait ou il pourrait s'agir de transport de certaines marchandises à très petit volume, sur de courtes distances; parce que vous êtes beaucoup mieux équipés que CN Express pour transporter des choses de ce genre-là, sur de courtes distances, avec des volumes imposés etc... Remarquez qu'à ce sujet-là je continuerai mes représentations auprès de la Commission canadienne des transports, parce qu'il m'apparaît que c'est le seul organisme qui pourrait trouver une solution à nos problèmes, avec d'autres, d'ailleurs.

Si j'ai encore du temps, monsieur le président... Vous savez, on vit des problèmes particuliers de transport de passagers, dans une réduction des transports pour ce qui est de nos limites entre la province de Québec et le Nouveau-Brunswick. Il y a eu des circuits qui ont été supprimés, il y a eu réduction considérable... Pourriez-vous m'expliquer un peu ce qui s'est passé?

M. Roberts: Cela s'est amélioré dernièrement. Depuis le 28 septembre, cela s'est amélioré.

Mme Côté: Ah, bon!

M. Roberts: L'Océan fait partie du système transcontinental; et parce qu'on essayait de faire des connections pour aller vers les Maritimes, de l'ouest de Montréal, le train arrivait le soir, à Montréal, et puis il fallait se donner le temps de faire une connexion entre les deux trains. Alors, l'Océan partait plus tard.

• 1150

A l'heure actuelle, on a avancé l'Océan. Parce qu'il partait plus tard, l'Océan arrivait à Lévis le matin; on donnait des

[Traduction]

The Chairman: Mr. Roberts.**Mr. Roberts:** Mr. Chairman.

In the past, mail, freight and passengers were all on the same train and, of course, we realized that passenger trains were delayed because of the mail and the freight service. So everything except passenger services were eliminated on passenger trains.

We are responsible for passenger services. Perhaps at times we could add a freight service to the passenger train, but I do not believe that that should be part of VIA's mandate. It is a completely different field, a specialized field quite different from ours, really. Also, our rolling stock cannot accommodate those services except through the baggage cars. So it would be necessary to make a request to Canadian National; if that did not give results, it would be necessary to make a request to the Canadian Transport Commission which over-rides Canadian National.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Roberts, you know that when I ask these questions I have no intention of changing the specific role of VIA Rail, which is to transport passengers. I definitely do not see you transporting tons of perishable goods. Not at all! It is a question, rather, of transporting small parcels over short distances; because you are much better equipped than CN Express to transport that type of thing over short distances with maximum volume imposed, etc... As far as that is concerned, I will continue to make representations to the Canadian Transport Commission, because it seems to me that the CTC is the only agency which might be able to resolve this problem amongst others...

If I have any time left, Mr. Chairman... you know, there are specific problems in passenger transportation involving a reduction in service between Quebec and New Brunswick. Some routes have been eliminated, and there has been a considerable reduction... Could you give me some explanation of what happened?

Mr. Roberts: That service has been improved recently. Since September 28th the service has improved.

Mrs. Côté: Good!

Mr. Roberts: The Ocean is part of the transcontinental system; since we were trying to allow for connections towards the Maritimes from regions West of Montreal, the train arrived in Montreal in the evening, and it was necessary to allow sufficient time for connections between the two trains. So the "Ocean" had to leave later.

At the present time, we have moved up the Ocean's timetable. Because it left later, the Ocean reached Lévis in the

[Text]

services la nuit naturellement. Maintenant, nous l'avons avancé et le service de Québec se fait à une heure un peu plus respectable. Naturellement, on a le train que nous avons commencé à exploiter l'année dernière, qui est un train de jour de Montréal à Mont-Joli, et un train qui revient à Montréal le matin. C'est à la demande des citoyens qu'on a fait ces changements. Il ne fait aucun doute qu'à l'avenir, il faudrait étudier réellement les besoins du milieu.

Nous avons à l'heure actuelle deux trains par jour dans chaque direction et il faudrait voir s'il n'y a pas lieu de faire des changements à plus long terme.

Le président: Deux minutes, madame.

Mme Côté: Et le service entre Edmundston et Rivière-du-Loup?

M. Roberts: Il y a eu des audiences de la Commission canadienne des transports et la Commission, par une ordonnance, nous a enlevé le train entre Edmundston et Québec. Nous avons demandé à Voyageur de faire la liaison par autobus entre Edmundston et Rivière-du-Loup. Pour commencer, les gens de Voyageur ont dit qu'ils ne pouvaient pas faire de changements; maintenant, ils sont en train d'étudier la situation. Nous nous disons qu'on devrait s'échanger des voyageurs à Rivière-du-Loup d'une manière ou d'une autre: il devrait y avoir des autobus au train et des trains aux autobus. Maintenant, Voyageur est en train d'étudier la situation pour voir si on ne pourrait pas faire arrêter quelques liaisons d'autobus à la gare de Rivière-du-Loup. Peut-être qu'en travaillant ensemble, on pourrait organiser un service convenable entre Edmundston et Rivière-du-Loup.

Mme Côté: Pensez-vous que cela se réglera à court terme?

M. Roberts: Je l'espère. Dans les prochains mois, j'espère.

Mme Côté: Merci, monsieur Roberts.

Le président: Merci, madame.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

I was interested in some of the comments you made to Mr. Mazankowski, sir, regarding the way we travel in this country.

You said that we should not be travelling by auto 85 per cent of the time in this country. Now, I know you are a railroader and I know you like to get people on your trains, but I was wondering what kind of justification you have for making those kinds of statements. What kind of hard facts do you have, in terms of energy efficiency, in terms of cost per mile travelled, those kinds of things? Because it seems to me—and I am from western Canada, as Mr. Mazankowski is—that the choice we have there is largely between travelling by car and not travelling at all. And when you tell me that 85 per cent of the people that are travelling by auto should not be doing this, I wonder what your basis for that is and how you would expect us to travel in those parts of the country where population does not justify spending the vast amounts of money that you need in order to provide the kind of service that an automobile provides.

[Translation]

morning; we were of course providing night time services. Now, we have moved the schedule up, and Quebec City is serviced at a little more respectable hour. Of course, we also have the train we started upgrading last year, a day train between Montreal and Mont-Joli which returns to Montreal in the morning. These changes were made at the request of people. There is no doubt that it will be necessary to really study the end of the area in the future.

At the present time, we have two trains per day in each direction, and we will have to determine whether long term changes might be necessary.

The Chairman: You have two minutes left.

Mrs. Côté: What about service between Edmundston and Rivière-du-Loup?

Mr. Roberts: There were hearings before the Canadian Transport Commission, and the CTC issued an order which eliminated our train between Edmundston and Quebec City. We asked Voyageur to provide a connection by bus between Edmundston and Rivière-du-Loup. At first, Voyageur said that it could not make any changes; they are now studying the situation. We feel that we have to make the Rivière-du-Loup connection for passengers one way or the other: there should be bus service to the train and from the train to the buses. Voyageur is now studying the situation to see whether it could not make some bus connections at the Rivière-du-Loup train station. Perhaps by working together, we will manage to organize a proper service between Edmundston and Rivière-du-Loup.

Mrs. Côté: Do you think that that will be resolved in the near future?

Mr. Roberts: I hope so. I hope it will be resolved in the next few months.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Roberts.

The Chairman: Thank you, Madam.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Certains des commentaires que vous avez faits à M. Mazankowski quant à la façon dont nous voyageons au Canada, m'ont intéressé.

Vous avez dit que nous ne devrions pas voyager 85 p. 100 du temps en voiture. Maintenant, je sais que vous êtes un habitué des chemins de fer et que vous voulez y attirer les autres; je me demande comment vous justifierez une affirmation de ce genre. Sur quelles données vous basez-vous, pour ce qui est du rendement énergétique, du coût par mille parcouru, etc.? Je viens de l'ouest du Canada, comme M. Mazankowski... et là-bas, nous n'avons guère le choix; soit nous prenons la voiture, soit nous restons chez nous. Lorsque vous me dites que 85 p. 100 des gens qui voyagent en auto ne devraient pas le faire, je me demande par quel moyen vous voulez qu'on voyage dans les régions du pays dont la population ne justifie pas l'affectation des sommes qu'il faudrait pour assurer les services fournis par une voiture.

[Texte]

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Mayer, I apologize for not being understood. I am not advocating that we do away with the private automobile, not by any stretch of the imagination. The only thing I am saying is that compared to other countries where railroad and air have been developed simultaneously, a far larger portion of the travelling public is travelling in public transportation modes than they are in the private automobile, and all I am saying is that we have encouraged the development of the private automobile, of road as and all the facilities that go with it, because of some of our energy policies.

• 1155

Let us not forget, as far as roads are concerned, that the province provides the roads, with some help from the federal government in some cases for trans-Canada highway, some of the DREE projects and that type of thing, special programs; but basically the road is provided by we, the taxpayers. What we have been doing is encouraging the individual citizens of Canada to have private automobiles and to use them for an awful lot of our intercity travel. We need automobiles to go to the shopping centre to do all kinds of things; to get to places where you could not otherwise go, because there are many places where there is nothing else but roads. Our air services and our rail services tend to join major centres together, and if a community does not happen to be on the line between major centres then the only way you can get to that other point is by road.

I am not advocating that we do away with that. It is the only way to do it. All I am saying is that we are using our private automobiles when we should not be using our private automobiles as much as we now do. And with the increase in energy costs, provinces are having an awful time as well.

Mr. Mayer: That is the whole basis for my question. Can you give me some hard facts to back up the statement you have just made that we are using the private automobile in areas where we should not be using it? What are the efficiencies of the automobile or of rail in terms of BTUs per passenger mile moved, or what other kind of figures do you have available that you could provide to the committee to justify the statement you have just made? I have seen figures that show me that rail is not as efficient as you might think. In fact, it is less efficient than the private automobile under certain conditions, certain distances of travel in terms of the number of BTUs spent to move a passenger a certain number of miles. So I would be interested in knowing what kind of hard evidence you have to back up those statements that you are making.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayer, the studies that we have are dated, and all those studies have been based on a comparison of rail as it was in Canada versus air as it was and road as it was.

Mr. Mayer: Do you include bus when you say road?

Mr. Roberts: And bus. Oh yes, I am talking about automobiles, and buses.

[Traduction]

M. Roberts: Monsieur le président, monsieur Mayer, je m'excuse de ne pas m'être fait comprendre. Je ne préconise pas l'abolition de la voiture privée, pas le moindre. Tout ce que j'ai dit c'est que si l'on nous compare à d'autres pays où le transport ferroviaire et le transport aérien ont été développés simultanément, on voit qu'il y a beaucoup plus de Canadiens qui utilisent l'automobile que les moyens de transport en commun, et ce parce que nous avons encouragé l'utilisation de l'automobile en construisant des routes et toutes les installations connexes, et en établissant nos politiques énergétiques.

Il ne faut pas oublier que ce sont les provinces qui construisent les routes, avec l'aide du gouvernement fédéral lorsqu'il s'agit de la transcanadienne, de certains projets du MEER et de projets spéciaux, mais en général, ce sont les contribuables qui paient pour les routes. Nous avons donc encouragé les citoyens du Canada à acheter des automobiles et à les utiliser pour voyager d'une ville à l'autre. Nous avons besoin de l'automobile pour nous rendre aux centres commerciaux et pour aller dans des endroits où l'on ne pourrait aller autrement, parce que ces endroits ne sont accessibles que par la route. Nos services aériens et ferroviaires relient les grands centres, et les collectivités qui se trouvent à l'écart ne sont desservies que par la route.

Je ne veux pas dire qu'il faudrait changer tout cela. C'est actuellement la seule solution. Tout ce que je veux dire, c'est que nous utilisons nos automobiles beaucoup plus que nous ne devrions le faire. Les provinces ont beaucoup de difficultés à cause des augmentations du prix de l'énergie également.

M. Mayer: C'est justement pourquoi j'ai posé ma question. Pouvez-vous me prouver que nous utilisons l'automobile alors que l'on ne devrait pas le faire? Quelle est l'efficacité de l'automobile par comparaison à celle des chemins de fer, calculée en BTU par mille par passager? Avez-vous d'autres chiffres à fournir au comité pour justifier cette allégation? J'ai vu des chiffres qui démontrent que le transport ferroviaire n'est pas aussi efficace que vous le croyez. En fait, il l'est moins que l'automobile dans certaines conditions, sur certaines distances, si l'on tient compte du nombre de BTU dépensé par mille par passager. Je voudrais donc savoir quelle preuve vous pouvez avancer pour appuyer vos allégations.

Le président: M. Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président. Monsieur Mayer, les études dont nous disposons sont déjà dépassées, et sont toutes basées sur une comparaison entre le service ferroviaire, le service aérien et le réseau routier.

M. Mayer: Lorsque vous parlez du réseau routier, est-ce que vous incluez l'autobus?

M. Roberts: Oui. Je veux parler des automobiles et des autobus.

[Text]

We are comparing passenger rail that has not been developed in Canada, and the reason it was not developed is that the railways had to pay all the costs, and they were trying to compete against air and road, which was provided by the government. The facilities are provided by the government; not only the facilities, but the maintenance and the administration. In the last couple of years we have increased the number of passengers that we are handling by 40.9 per cent. We have increased the number of passengers to the number of seats from some 35 per cent occupancy to 57 per cent occupancy.

• 1200

What I am saying is that there are all kinds of numbers and studies. It almost looks as if you can support any argument that you want to bring forward. But basically the rail vehicle and the bus are the most fuel efficient vehicles that we have, depending on how you use those vehicles. Rail vehicle is most efficient between 100 miles and 400 miles, the bus is basically zero to 250 or so, and air is above 400 miles, if you look at all the marketing aspects of it, because you have to look at journey times and purpose of travel and all the rest of it, basically the airplane is a long distance vehicle, rail is medium distance and bus is short distance. Rather than get into an argument with respect to specific seat miles per BTU or gallon of gasoline or whatever, no one will dispute that the rail vehicle properly used and the bus properly used are the most fuel efficient vehicles that we have, on the ground.

Mr. Mayer: Which leads me to another concern that I have, something I would be interested in knowing. I do not know if you will ever know this, but I guess there are very ingenious ways today of finding information. When you increase your traffic—you mentioned you had a 40.9 per cent increase in traffic since you started—I would be interested in knowing where that increase comes from. I think we have all heard figures to the effect that if you took the total amount of money that the government is giving to VIA Rail, and that is not in addition to what you fares generate for you but if you just took the total amount of money that you get out of the government of Canada to operate, you could operate the complete bus system in Canada without any fares, because the amount of money that the federal government provides you is about equal to the total operating budget of all of the bus lines in Canada.

I think my concern, and a lot of people's concern, is that if you are going to increase the number of people using VIA you attract them away from the people that are using buses, and buses now are self-sufficient. They pay road tax when they pay for their fuel, they pay license fees when they buy licenses to run on the highways. To the extent that there is a subsidy in there, I suppose you can say that they are subsidized to a certain extent, but they are private operations and they pay their own way. If the government is going to subsidize VIA simply to take away passengers from the buses, then the bus operations in this country are going to be in trouble.

It seems to me that we are getting ourselves in for a sort of double jeopardy situation whereby the buses then have to come back to the government and say, "Look, you are subsidizing passengers away from us so that we cannot survive." In the

[Translation]

Ce que je veux dire, c'est que nous comparons tout cela à un service ferroviaire qui n'a vraiment jamais existé au Canada, parce que les sociétés de chemins de fer devaient en assumer tous les coûts alors qu'elles essayaient de faire concurrence au transport aérien et au transport routier qui étaient financés par les gouvernements. Les installations étaient construites par le gouvernement qui s'occupait également de l'entretien et de l'administration. Ces dernières années, le nombre de nos passagers a augmenté de 40.9 p. 100. Notre taux d'occupation des sièges est passé de 35 p. 100 à 57 p. 100.

Ce que je veux dire, c'est qu'il y a toutes sortes de chiffres et d'études, qui permettent d'avancer presque n'importe quel argument. Cependant, les trains et les autobus sont par nature, les véhicules qui consomment le moins d'énergie, sur certaines distances. Les trains sont les plus efficaces entre 100 et 400 milles, alors que, pour l'autobus, c'est entre 0 et 250 milles et pour l'avion, au-delà de 400 milles. Compte tenu de tous les autres facteurs, la durée et l'objet du voyage, etc., on peut dire que le moyen de transport idéal pour de longues distances est l'avion, pour les distances moyennes, le train, et pour de courtes distances, l'autobus. Peu importe ce qu'on dit au sujet des milles parcourus par BTU ou gallon d'essence, il n'en reste pas moins que le train et l'autobus, utilisés à bon escient, sont les véhicules qui consomment le moins d'énergie au sol.

M. Mayer: Cela m'amène à vous poser une autre question qui me préoccupe. Peut-être ne le saurez-vous jamais, mais nous avons de nos jours des façons fort ingénieuses d'obtenir ces renseignements. Vous avez dit que vous aviez enregistré une augmentation de 40.9 p. 100 des passagers depuis que vous aviez commencé; je voudrais savoir d'où vient cette augmentation. Nous avons tous entendu dire que les sommes que le gouvernement verse à VIA RAIL, et cela ne tient pas compte des revenus que vous tirez de la vente des billets, suffiraient pour offrir un service d'autobus entièrement gratuit partout au Canada, parce que ces sommes sont à peu près égales au budget total de tous les services d'autobus du Canada.

Ce qui me préoccupe, comme beaucoup d'autres, c'est que toute augmentation du nombre de passagers de VIA se fera nécessairement aux dépens des transports par autobus qui sont en ce moment rentables. Ils paient des taxes routières en achetant de l'essence et paient des frais d'immatriculation. Je suppose qu'on peut dire qu'ils sont subventionnés dans une certaine mesure, mais ce sont essentiellement des entreprises privées qui se suffisent à elles-mêmes. Si le gouvernement subventionne VIA pour augmenter le nombre de passagers, cela se fera aux dépens des services d'autobus qui se trouveront alors en difficulté.

Nous risquons ainsi de décupler nos problèmes parce que les services d'autobus devront demander au gouvernement de les aider. De même, il se peut que les subventions accordées par le gouvernement à VIA RAIL ne suffisent pas à sauver cette

[Texte]

meantime the government is pumping more money into VIA and the whole thing then degenerates. So my concern would be that if you are going to increase your traffic, you genuinely increase the number of people that are using some kind of public transportation rather than just taking or switching people that are using the bus to people that are using VIA. I would be interested in knowing if there are those kind of figures available, if that is a concern to you, or what kind of projections you see down the road in terms of where your traffic is going to come from so that we do not get ourselves into the kind of situation that I have just described.

The final point in all this is that it seems to me that you can make comparisons between Canada and other countries around the world, but I would argue very strongly that there are very few countries around the world that Canada can be compared with in terms of geography. Most of the countries where you are going to have the kind of rail service that I think you are talking about between Windsor and Quebec City, most of the countries where that kind of thing is going to work, are countries whose geography and population density are just tremendously different from Canada's. So that we may have to approach transportation in this country, from a rail standpoint, differently, and I am sure that you are aware of this, from other countries simply because of the geography that we have to contend with in this country.

• 1205

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman. Mr. Mayer, anything we can say about distances is that it is a peculiar trait of Canada and is a drawback on every mode of transport, including the building of roads and railways and all the rest of it.

As far as the buses are concerned, they are a requirement; they are a requirement in the national transportation system. To say that you could get rid of rail and bus would handle the whole works at no cost, you are making all kinds of assumptions.

Mr. Mayer: No, I did not say that.

Mr. Roberts: You did not say that?

Mr. Mayer: No, all I said was . . .

Mr. Roberts: Well, you are saying that the government is paying so much for VIA . . .

Mr. Mayer: The concern that I would have is that if you are going to increase your traffic, which I think everybody aims at doing and is certainly a laudable objective, you simply do not get yourself into a position where you take passengers from the bus system and thereby put the bus companies in this country in jeopardy, based on the fact that you are working with taxpayers dollars and they are not, by and large. That is a legitimate concern, I think, that a lot of people have.

The Chairman: You have two minutes.

Mr. Roberts: The way I would respond to that, Mr. Mayer, we say that our passengers come from the private automobile. What we have done this last few months is run an experiment between Halifax and Yarmouth. Before the experiment—

[Traduction]

entreprise. Si l'on augmente le nombre de vos passagers, il faut qu'il s'agisse vraiment de personnes qui n'utilisaient pas les transports publics auparavant, et non pas des personnes qui utilisaient l'autobus. Je voudrais donc savoir s'il y a des chiffres à ce sujet, si cela vous préoccupe, et si vous avez fait des projections afin de voir d'où viendront vos futurs passagers afin que nous ne nous retrouvions pas dans la situation que je viens de décrire?

Finalement, il est possible d'établir des comparaisons entre le Canada et d'autres pays du monde, mais je soutiens qu'il y a très peu de pays au monde dont la géographie puisse se comparer à celle du Canada. La plupart de ceux qui offrent le genre de services dont vous parliez pour Windsor et Québec, sont des pays dont la géographie et la densité démographique sont extrêmement différentes de celles du Canada. Il faudrait donc se placer d'un point de vue tout à fait différent de celui qu'adoptent les autres pays, à cause de notre géographie et des problèmes qu'elle nous pose.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président. Monsieur Mayer, tout ce qu'on peut dire au sujet des distances, c'est que celles-ci constituent un handicap particulier au Canada pour chaque mode de transport, y compris la construction des routes et des chemins de fer etc.

Quant au système de transport par autobus, on peut dire que c'est une nécessité au point de vue national. Mais il ne faut pas croire que l'on pourrait se débarrasser des chemins de fer et que les autobus prendraient la relève sans qu'il en coûte quoi que ce soit; ce sont uniquement des hypothèses que vous faites là.

M. Mayer: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Roberts: N'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. Mayer: Non pas du tout; j'ai dit . . .

M. Roberts: Et pourtant, vous déclarez que le gouvernement dépense tellement dans le cas de VIA . . .

M. Mayer: Ce que je veux dire c'est qu'en essayant d'augmenter vos transports, qui est un objectif que tout le monde recherche et qui est louable, il ne faudrait pas que grâce aux subventions que vous recevez des contribuables vous nuisiez d'une façon générale aux sociétés de transport par autobus. Il me semble que c'est là une inquiétude normale pour beaucoup de gens.

Le président: Vous avez deux minutes.

M. Roberts: Je répondrai en disant, monsieur Mayer, que les passagers qui empruntent le chemin de fer sont ceux qui utilisaient leur automobile particulière. En effet, ces derniers mois, nous avons fait une expérience entre Halifax et Yar-

[Text]

before modifying the schedule, upgrading the equipment—on just one train a day in each direction, and doing some marketing, the average number of passengers was 17 passengers per trip. We are now handling 93 passengers per trip, so we have gone from 17 passengers per trip to 93 passengers per trip. Our indications are that the people come from the private automobile, that it is people who used the private automobile before that now use the train. Mr. Thompson, the President of Acadian Lines Ltd., has said that he believes as well that those passengers came from private automobile because Acadian Lines Ltd. on that particular run have not been affected. All I say, Mr. Mayer, is that it is estimated we are now losing somewhere in the order of \$2.5 billion a year on our road network. That is the expenses by the provinces . . .

Mr. Mayer: How do you get those figures?

Mr. Roberts: It is in the books, if you get enough books to put it all together. There used to be a report by Statistics Canada on that particular area.

Mr. Mayer: I am not arguing with the validity of your arithmetic, what I question is the logic of the assumptions that you make just to make the statement that you did.

Mr. Roberts: It is just the expenditures by the provinces in the road network this year—for one year—minus all of the revenues that can be attributable as being derived from the road network, which is all the fuel taxes, automobile taxes, licence fees and everything else. Okay? And when we say that the bus companies or the private automobile or the truck, or whatever, does not cost the taxpayer anything, I suppose if you take each individual vehicle and you just look at the operating costs of that vehicle, then maybe it does not. But what you have to do in order to make that assumption is discount all of the taxes that have gone into the road system. Not only that, right now we are counting on a sunk-cost basis because it is government money; what you spend this year you forget about next year. The 63 per cent of our charges from the railway—since the railways are going concerns—all of the costs in terms of roadway, in terms of interest on capital expenditures, all of the carrying cost, all of the taxes, everything is being charged to VIA. Now, with that kind of an accounting system we are saying, and we tend to say it, and it is just normal that we say it, that the Government of Canada is paying this tremendous amount of money, and it is in the \$300 million level, but look at air. On a sub cost basis we are spending \$400 million on the roads and we spend \$2.5 billion on the sub cost basis. All I am saying is what we . . .

• 1210

The Chairman: We are going to have to cut this discussion off because . . .

Mr. Mayer: Mr. Chairman, may I make one brief statement here?

The Chairman: Very briefly.

Mr. Mayer: I really cannot let you get away with that because I have done a little bit of work in this area myself in terms of value of hunting, and it is an appealing kind of benefit. The only way I can get any benefit out of the rail

[Translation]

mouth. Avant l'expérience, avant de modifier l'horaire et d'améliorer le matériel, il n'y avait qu'un train qui fonctionnait dans chaque direction. Compte tenu d'une certaine publicité, le nombre moyen de passagers par voyage était de 17 et maintenant nous en transportons 93 par voyage. D'après nos renseignements, ceux qui empruntent le train maintenant prenaient auparavant leur automobile et M. Thompson, président de la *Acadian Lines Ltd.*, nous a indiqué qu'il était convaincu que ses passagers utilisaient auparavant leur voiture car le nombre des voyageurs que transporte l'*Acadian Lines Ltd.* est toujours le même pour ce parcours, monsieur Mayer, nous estimons actuellement perdre quelque chose de l'ordre de 2.5 milliards par an dans le cas de notre réseau routier c'est-à-dire au point de vue dépenses faites par les provinces . . .

M. Mayer: Comment en arrivez-vous à ces chiffres?

M. Roberts: Ceux-ci se trouvent dans les registres comptables si vous arrivez à les réunir. Statistique Canada faisait autrefois un rapport sur le sujet.

M. Mayer: Je ne conteste pas la validité de vos calculs, mais je me demande sur quelles hypothèses vous vous basez pour faire cette déclaration.

M. Roberts: Il s'agit là des dépenses faites par les gouvernements provinciaux pour entretenir le réseau routier au cours de l'année moins les recettes qu'ont pu tirer les gouvernements provinciaux de ce réseau routier c'est-à-dire les taxes sur le carburant, les automobiles, les droits de permis etc. Lorsqu'on prétend que les sociétés d'autobus, les autos ou les camions etc ne coûtent rien aux contribuables, vous n'avez qu'à examiner le coût d'exploitation de chaque véhicule et vous verrez que ce n'est peut-être pas le cas; il faut tenir compte de toutes les taxes qui ont été utilisées dans le cadre du système routier. Et d'ailleurs ce n'est pas tout; il faut tenir compte de coûts cachés car il s'agit d'argent qui vient du gouvernement et ce que vous dépensez cette année, vous l'oubliez l'an prochain. Quant à ces 63 p. 100 de frais que nous coûtent les chemins de fer, puisque ce sont les chemins de fer qui constituent notre préoccupation actuelle, on peut dire que l'entretien des voies, l'intérêt sur les dépenses en immobilisation, les frais d'administration, toutes ces taxes, tout ceci est imputé à Via. Et puis, avec un système de comptabilité semblable, nous prétendons qu'il est normal que nous parlions de cette façon. Le gouvernement du Canada verse des sommes énormes, de l'ordre de \$300 millions, mais c'est très peu comparé à ce qu'on dépense pour le transport aérien. Proportionnellement, nous dépensons \$400 millions, tandis que nous dépensons \$2.5 milliards pour les routes. Tout ce que je dis, c'est que . . .

Le président: Il nous faudra arrêter cette discussion, car . . .

M. Mayer: Monsieur le président, puis-je faire une courte déclaration maintenant?

Le président: Très courte.

M. Mayer: Je ne peux réellement pas vous laisser dire cela sans y répondre; personnellement, j'ai étudié un peu cette question; il s'agit d'un avantage très intéressant. La seule façon pour moi de bénéficier du système des chemins de fer est

[Texte]

system is to actually get on the rails. I would argue very strongly that there is a fallacy in the logic there, because I get benefit out of the road system, it is of some intrinsic value to me. I get enjoyment out of driving on the roads, and that is something that should be considered in terms of revenue accruing to that piece of road, whether it is municipal, provincial, or federal. And that is certainly not taken into account in terms of what you are talking about as sub costs, and that is an entirely different concept. So I mean this is an argument for another day, and it is an argument for a whole day, Mr. Chairman. But I simply cannot let you get away with putting that kind of thing on the record because there are other kinds of revenues that you can associate with what is called infrastructure, other than revenue that is derived out of it in terms of hard dollars and cents, and that is my whole point in questioning the concept of simply a sub cost.

Mr. Roberts: There are 400,000 more people in this country using trains year over year and there is a reason for that, they are coming from the private automobiles.

The Chairman: Thank you, Mr. Roberts. Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

J'ai écouté avec attention les propos de tous ceux qui m'ont précédé et je dois dire que monsieur Roberts a quand même tenu des propos très encourageants sur la situation de Via Rail. Toutefois entre les propos qu'il tient et les faits que nous vivons présentement, je trouve qu'il y a une différence quand même assez marquante.

Je poserais une question qui est peut-être un peu surprenante, mais je voudrais tout de même savoir, premièrement, s'il n'y a pas un conflit de personnalités entre les autorités du CN et de Via Rail. J'aimerais que monsieur Roberts me réponde à ce sujet.

J'ai vu moi-même, à force de rencontrer les autorités de part et d'autre, qu'il y avait une profonde division entre les autorités des deux services.

M. Roberts: Il n'y a pas de doute, si vous permettez, monsieur le président, qu'on se situe à des côtés opposés de la table. Nous, on veut réduire les horaires, les chemins de fer veulent les augmenter. Nous, on veut réduire les coûts, naturellement, les chemins de fer veulent les augmenter.

Alors, réellement, on est toujours dans une position de négociation. Je ne vois pas comment cela peut changer. Nous, on veut améliorer nos services de voyageurs de plus en plus. Naturellement, cela affecte le côté marchandise et les autres domaines où le Canadien National est impliqué et cela cause des conflits.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, je suis content d'entendre les propos de monsieur Roberts. D'ailleurs, je soupçonnais cela depuis longtemps. Je pense que j'ai là une nette explication de la situation qui existe dans ma région. Cela fait des années que, dans ma région, et je dirai ici que je représente la région Saguenay-Lac St-Jean, une région terminale sur le plan du transport des passagers, le OCRD, le Conseil régional de développement, après avoir fait plusieurs études et plusieurs représentations auprès de CN et de Via

[Traduction]

de l'emprunter. Donc selon moi votre argument est extrêmement fallacieux, car je bénéficie du système de route. Ce système a pour moi une valeur intrinsèque. J'éprouve du plaisir à pouvoir conduire sur les routes, et il faut tenir compte de ce fait pour ce qui est des fonds affectés à ces routes, qu'il s'agisse de fonds municipaux, provinciaux ou fédéraux. Dans votre argument, vous n'en tenez absolument pas compte en évaluant les coûts; il s'agit de deux concepts entièrement différents, et c'est un argument dont on pourrait discuter toute une journée. Je ne peux tout simplement pas vous permettre de dire une telle chose officiellement, car il y a d'autres sortes de revenus qu'on peut associer à ce qu'on appelle l'infrastructure; des revenus autres que ceux qu'on en tire en argent réel. Voilà pourquoi je ne suis pas d'accord pour parler de coût sans contexte.

M. Roberts: Chaque année, 400,000 personnes de plus utilisent le train; il y a une raison à cela; ces personnes utilisaient avant leur propre voiture.

Le président: Merci, monsieur Roberts. Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman.

I listened carefully to everything that has been said by those who preceded me, and I must say that Mr. Roberts has actually made very encouraging statements about the VIA Rail situation. Nonetheless, I find there is a fairly striking difference between his statements and the actual situation.

I am going to ask what may be a somewhat surprising question; first, I would like to know whether there is not a personality conflict between the authorities at CN and VIA Rail. I would like to hear Mr. Roberts' response on that.

Having met with the authorities on both sides, I have personally seen that there is a profound separation between the authorities for the two services.

Mr. Roberts: If I may, Mr. Chairman, I will say that there is no doubt whatsoever that we are on opposite sides of the table. We want to tighten up our schedules, the railways want to stretch them out. We want to reduce costs, and of course the railways want to increase them.

So actually, we are always in a negotiation situation. We want to continue improving our passenger service. Naturally, that affects the transportation of goods and other areas where Canadian National is involved, and that leads to conflicts.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I am quite pleased to hear Mr. Roberts' statement. In fact, they confirm what I have suspected for a long time already. I think that they explained in a nutshell the situation. In my region, and I represent the Saguenay-Lac Saint-Jean region, a terminal area for passenger transportation, the Regional Development Council has been trying for years, after having made several studies and made several representations to CN and to VIA Rail, has always run into the brick wall of difficult decisions or decisions which are simply not made.

[Text]

Rail, s'est toujours cogné à des décisions difficiles à prendre ou qui ne se prennent pas.

Je vous explique ceci. C'est que chez-nous, de Chicoutimi à Montréal, un trajet que l'automobile complète en 4 heures, 4 heures et demie maximum, cela prend 12 heures et demie à Via Rail pour se rendre à Montréal. Il y avait 62 arrêts avant d'arriver à Montréal. Nous avons réussi, à force de critiques qui, j'espère, ont été perçues comme étant positives, à réduire les arrêts à 9 ou 12, je crois. Mais voici ce qui arrive: on a réduit les arrêts, mais aussi invraisemblable que cela puisse paraître, on a réduit le nombre de trains de passagers pour attendre justement les trains de marchandise. Vous savez, cela devient ridicule à un moment donné. Moi, comme politicien, je travaille quand même à réduire le nombre d'automobiles sur la route pour épargner l'énergie dans ce pays comme on doit tous le faire. Cependant, on se rend compte qu'on ne peut pas convaincre notre population du Saguenay Lac-Saint-Jean de prendre VIA Rail pour se rendre à Montréal. On pénalise les gens de huit heures. Et que dire du service sur VIA Rail? Vous connaissez les problèmes que nous avons chez nous; c'est impensable. Il n'y a à peu près pas de service.

• 1215

J'espère, monsieur Roberts, que vous prenez ceci comme une critique positive. Je ne voudrais pas non plus aller jusqu'au conflit de personnalité. Sachez cependant qu'on a une population de 300,000 personnes qui est complètement éloignée de tout centre de communication au Québec et c'est inacceptable. On n'est pas capable de réduire le temps. Si demain matin, on était capable de faire Chicoutimi-Montréal en six heures, je vous garantie, monsieur Roberts, que vous auriez des centaines et des centaines de personnes tous les jours.

Québec-Air, présentement, fait trois vols Bagotville-Montréal avec des BAC-111 et des 737. Il y a toujours 119 passagers à tous les vols et le nombre de passagers de Québec Air augmente d'année en année et ceci, avec des taux très élevés. VIA Rail n'a pas réussi à réduire ses heures et ceci se fait au détriment de toute une population, uniquement pour améliorer le service des trains de marchandises. J'aimerais avoir des explications là-dessus.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec vous, monsieur Dionne, complètement d'accord. Cela prend quatre heures ou quatre heures et demie pour faire Chicoutimi-Montréal, et cela va prendre moins de temps encore. On est en train de finir la route entre Trois-Rivières et Québec, ce qui va permettre d'aller au Lac Saint-Jean plus vite.

Vous connaissez le territoire et moi je le connais aussi parce que ce fut mon territoire pendant un certain temps. Il n'y a pas de doute qu'il faudrait dépenser, énormément d'argent pour augmenter la vitesse dans le territoire et réduire le temps des trajets. On n'était pas d'accord avec le Canadien National du tout comme vous le savez. La Commission canadienne des transports a eu des audiences publiques. On a été capable de réduire le temps un petit peu, mais on parle encore d'un temps

[Translation]

Let me explain. The trip from Chicoutimi to Montreal takes four hours by car, four and a half hours at the most; the same trip takes twelve and a half hours by VIA Rail. There used to be 62 stops between Chicoutimi and Montreal. Through criticisms which I hope were perceived as positive, we managed to reduce the number of stops to nine or twelve. But this is what happened: the number of stops was reduced, but unbelievable as it may seem, the number of passenger trains was also reduced simply to allow for freight trains. At some point, the whole situation becomes ridiculous. As a politician, I am of course working to reduce the number of cars on the road to save Canada's energy, as we all should do. However, we cannot convince the population of the Saguenay Lac-Saint-Jean region to take Via Rail to go to Montreal. To do so involves an eight hour penalty. And as for the service on VIA Rail, you know the problems in our area; it is unacceptable. There are almost no services.

Mr. Roberts, I hope you will take this as positive criticism. I do not want to get involved in any personality conflicts either. But do remember that we have a population of 300,000 people completely cut off from any communication centre in Quebec, and that is an unacceptable situation. The duration of the trip cannot be reduced. If it were possible tomorrow morning to make the Chicoutimi-Montreal trip in six hours, I guarantee, Mr. Roberts, that you would have hundreds of passengers every day.

At the present time, Quebec Air offers three Bagotville-Montreal trips per day by BAC-111 or 737. There are always 119 passengers on every flight, and the number of Quebec Air's passengers increases from year to year, in spite of the very high fares. VIA Rail has not managed to reduce the duration of the trip, to the detriment of an entire population, and this solely to the benefit of freight trains. I would like to have explanations on that.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Dionne, I agree with you, I agree entirely. It takes four and a half hours to go from Chicoutimi to Montreal by car, and that amount of time is going to be reduced even more. Right now the road between Trois-Rivières and Quebec City is almost complete, which will make the trip to Lac Saint-Jean even shorter.

You know the area, and I know it as well since it was my territory for a while. There is no doubt that it is necessary to spend enormous amounts of money to increase speeds in that area and to tighten up the schedule. As you know, we did not agree with Canadian National at all. The Canadian Transport Commission held public hearings. We managed to tighten up the schedule a little, but the time involved is still 12 hours, and we will never be able to compete with someone who can make

[Texte]

de 12 heures et jamais nous ne pourrions concurrencer quel qu'un qui fait le trajet en quatre heures ou quatre heures et demie. Réellement, je ne sais pas ce qu'on pourrait faire. Nous, on affirme que pour qu'un service par rail soit efficace, il faut que le trajet ne prenne pas plus de 75 p. 100 du temps qu'il faut pour le parcourir en automobile. Là, on prend quatre heures. Un service de trois heures entre Montréal et Chicoutimi, c'est presque impossible.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, je pense qu'il va falloir que les gens de VIA Rail et de CN s'assoient à une table et acceptent, en hommes d'affaires, en hommes dynamiques, en hommes progressifs, et en hommes au service d'un pays et de toute une population, il va falloir qu'ils acceptent de mettre de côté certaines contraintes, et je m'explique. On a l'Alcan, la plus grosse aluminerie du monde, chez nous. Nous avons une autre aluminerie à Ville de la Baie qui part le 1^{er} janvier. Nous avons une autre aluminerie à Alma et nous avons sept gros moulins à papier dont un seulement fait de l'exportation par bateau. Les autres utilisent tous le CN. Nous sommes l'une des régions les plus rentables pour le CN dans ce pays, monsieur Roberts, vous le savez, et nous sommes une des régions du pays où le CN a investi le moins ces 20 dernières années. Je pense que vous avez énormément d'ouvrage à faire! Je suis prêt à vous aider en allant également véhiculer ces mêmes propos au CN transport. Cela va prendre des millions et des millions de dollars d'investissement pour enlever ces fameuses courbes que nous avons chez nous, afin d'accélérer la vitesse de ces trains et puis il faudrait peut-être accepter le fait que les marchandises puissent passer après les passagers, parce que si cela est facile de transporter des marchandises la nuit ou à n'importe quel temps, pour les passagers il y a davantage de contraintes sur le plan humain... de toute façon.

• 1220

Je ne voudrais pas accaparer tout le temps du Comité, mais je voudrais quand même souligner une chose: M^{me} Côté, tout à l'heure, a soulevé un point très important. Dans une région telle que le Saguenay-Lac St-Jean, qui est une région terminale, je pense, moi, monsieur Roberts, que l'on pourrait facilement ajouter, cela sans contrainte aucune, un ou deux «chars» de transport de marchandises pour une région comme la nôtre, et à partir de Chicoutimi, là, on ferait la distribution. Cela n'occasionnerait aucun arrêt additionnel pour une région comme la nôtre qui est terminale... Il faut que je vous explique ce qui arrive: pour avoir un colis à Chicoutimi et à Jonquière, il en coûte présentement \$7.75. Bon; pour faire 400 milles... Montréal à Chicoutimi... \$7.75... Pour ville de la Baie qui est à 10 milles plus loin, le CN a décidé, au nom de la rentabilité, d'ajouter \$11.30 par colis ce qui fait \$19.05... Vous m'entendez bien... \$19.05! C'est inacceptable... Je vous demande, monsieur Roberts, d'étudier la possibilité d'ajouter un wagon destiné aux colis qui seraient dirigés vers un terminus à Chicoutimi à partir duquel on pourrait faire une distribution régionale. Je pense qu'il est possible, de faire ça, était donné la situation.

Le président: Monsieur Roberts.

[Traduction]

the trip in four or four and a half hours. Really, I do not know what we could do. We claim that to be efficient a rail service must not take more than 75 per cent of the time a car would take to make the same trip. And the trip by car takes four hours. It is almost impossible to provide a three-hour service between Montreal and Chicoutimi.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, I think it will be necessary for the people from VIA Rail and CN to sit down at a table and accept, as businessmen, as men of action, as progressive men, and as men at the service of their country and an entire population, that some restrictions must be set aside. I will explain. Alcan, the biggest aluminum producer in the world, is in our area. On January 1, another aluminum plant will be getting underway at Ville de la Baie. There is another aluminum producer in Alma, and we have seven large paper mills, only one of which exports by boat. All the others use CN. In the entire country, Mr. Roberts, you know that we are one of the most profitable regions for CN, and we are also one of the regions where CN has invested the least over the past 20 years. I think you have your work cut out for you! I am also prepared to help you by making the same proposals to CN transport. It is going to take millions and millions of dollars in investment to remove the famous curves in the track in our region so as to increase the speed of the trains, and it might be necessary to accept the fact that freight could be made secondary to passengers, since it is easy to move freight at night or at any time, whereas for passengers there are more restrictions, at least on the human level.

I do not want to use up all of the committee's time, but I would like to point out one thing; earlier, Mrs. Côté brought up a very important issue. In a region such as the Saguenay-Lac Saint-Jean, a terminal region, it seems to me, Mr. Roberts, that nothing prevents you from adding one or two freight cars for a region like ours, which could be distributed from Chicoutimi. That would not involve any extra stops for a terminal region like ours... I have to explain to you what happens: to receive a parcel in Chicoutimi or Jonquière, the present cost is \$7.75. Fine; it costs \$7.75 for the 400 mile trip between Montreal and Chicoutimi. For Ville de la Baie, 10 miles further on, CN decided in the interests of profitability to add a charge of \$11.30 per parcel, so the total amount is \$19.05. You heard me right... \$19.05! That is unacceptable! Mr. Roberts, I would like you to look at the possibility of adding cars devoted to parcels which could be sent to the terminal in Chicoutimi and distributed regionally from there. I think that given the situation, that solution would be possible.

The Chairman: Mr. Roberts.

[Text]

M. Roberts: Merci, monsieur le président.

Monsieur Dionne, comme je l'ai dit tout à l'heure à M^{me} Côté, notre mandat c'est d'exploiter des services de voyageurs. Et quand le Canadien National, qui est responsable des messageries, vous demande de la place sur des trains de voyageurs, il faut d'abord que cela n'affecte pas le train de voyageurs, et dans ce cas vous n'avez pas d'objection à cela. Mais vous n'avez pas la mission de nous occuper des messageries... Comprenez-vous? Maintenant vous dites que Via Rail Canada Inc. et le Canadien National devraient se reconstruire pour organiser un meilleur service, etc... Personnellement, je pense que l'on devrait aller encore plus loin que cela. Il faut faire de la planification dans le transport... Voyez-vous? Nous devons faire des tests avec les LRC entre Montréal et Québec... Organiser un nouveau service ferroviaire... dépenser des sommes d'argent importantes entre Montréal et Québec et tout d'un coup, c'est la province qui décide de terminer la route entre Trois-Rivières et Québec... La capacité de la route, entre Montréal et Québec... on en a assez pour bien des années! On va construire une autre route... Il faut absolument décider où l'on va mettre notre argent, et l'on ne peut pas mettre notre argent partout! Il faut absolument avoir une planification et il va falloir que tous les joueurs soient présents.

Le président: Trois minutes, monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): En terminant, monsieur le président, cela veut dire que non seulement le CN et Via Rail Canada Inc. devraient s'asseoir à une même table, mais tous les planificateurs du pays, pour tout ce qui touche au transport, autant urbain, rural, aérien, maritime etc... devraient y être aussi. Et des priorités devraient même être données au sein du conseil des ministres, à un moment donné.

M. Roberts: C'est exact, c'est exact. Il faudrait regarder la situation dans son ensemble. Chicoutimi, c'est Chicoutimi! Regardez la situation présente. Québec-Air fait ce qu'il faut. Le ministère des Transports à Québec fait ce qu'il a à faire sur la route. Et, réellement, le rail a été laissé au Canadien National. Mais ce qu'il faut regarder là, c'est tout le système... où est-ce qu'on s'en va, avec cette affaire-là? Les problèmes de Chicoutimi et des centres du Lac-Saint-Jean... avec les augmentations des tarifs etc... Pourquoi cela augmente-t-il comme cela? Il y a une meilleure manière de le faire...

• 1225

The Chairman: Merci.

Before we go to the next questioner, Mr. Campbell has informed me that he has to be at his office at 12.45. I wonder if Mr. Reid and Mr. Turner would agree to allow Mr. Campbell to go now, because he said he only had one item to deal with

Do you agree, Mr. Reid?

Mr. Reid (St. Catharines): Certainly.

The Chairman: All right: Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank my colleagues. I will be extremely brief,

[Translation]

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Dionne, as I said earlier to Mrs. Côté, our mandate is to operate passenger service. And if Canadian National, which is responsible for express service, asks for the use of space on one of our passenger trains, it is first essential that there be no ill effect on the passenger train; in such cases, we would have no objection. But it is not our mandate to look after express services... Do you understand? Now you are saying that VIA Rail Canada Inc. and Canadian National should meet to organize better service, etc. Personally, I think we should go even further than that. We need to have planning in transportation... You see? We were supposed to test out the LRC's between Montreal and Quebec City... to organize a new rail service... spend considerable amounts of money between Montreal and Quebec City; all of a sudden, the province decided to finish the road between Trois-Rivières and Quebec City... The capacity of the road between Montreal and Quebec City will be sufficient for many years yet. And now another road is going to be built... It is essential to decide where our money is going to be spent, and we cannot spend it everywhere! It is essential to have planning, and all the players will have to take part.

The Chairman: Three minutes, Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): To finish, Mr. Chairman, I would like to add that this does not just mean having CN and VIA Rail Canada Inc. sit down at the same table. It means that all the planners of the country, everyone who is involved in transportation, be it urban, rural, air, maritime, etc., should participate. And at some point, priorities should even be established within the Cabinet.

Mr. Roberts: That is right, that is right. It is necessary to look at the situation as a whole. Chicoutimi is Chicoutimi! Look at the present situation. Québecair is doing what it has to do. The Quebec Department of Transport is doing what it has to do about roads. And actually, rail has been left up to Canadian National. But perhaps what must be studied is the entire system... Just where are we headed, with this whole issue? The problems in Chicoutimi and the other centres in the Lac-Saint-Jean area, with the increases in rates, etcetera... why is there an increase like that one? There is a better way to do all this...

Le président: Thank you.

Avant de passer au suivant, j'aimerais vous dire que M. Campbell m'a dit qu'il doit être à son bureau à 12 h 45. Je me demande si M. Reid et M. Turner permettraient à M. Campbell de passer avant eux, étant donné qu'il n'a qu'une question à poser.

Monsieur Reid, êtes-vous d'accord?

M. Reid (St. Catharines): Certainement.

Le président: D'accord. Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais remercier mes collègues. Ma question sera

[Texte]

but I just wanted to put this on the record, once again, with Mr. Roberts being present. We have had the opportunity of meeting before. It concerns, as he will know, the Montreal-Ottawa, Ottawa-Montreal line.

Over the last eight years, as he knows, we have been upgrading those tracks. We have been told wait, everything will be all right; the trains will run on time. And they just have not, up until today. It has been, as he knows, seven or eight years. A lot of my colleagues whom I am speaking for use it continually. I have asked for reports from you, sir, on the delays on that line both ways. I have not received them, although I have received a comprehensive reply from you; but it has not rectified the situation.

Many of my colleagues have schedules to meet, at the airport or the bus, to get to other parts of the province, and they depend on that service to arrive on time. But the delays are continual, for a number of reasons: no oil in the engine; not a sufficient number of cars; in early autumn the switching did not work; we have been side tracked because of freight; and continuous slow-downs. I simply do not understand why it take eight years on 100 miles of track and we have not been able to upgrade it, once and for all, to try to get in on time.

Our train was at 8.05, then we went to 8.00 in the morning from Dorval, then to 7.50. Customers have been asking for you at least to change that schedule to maybe 7.00 a.m. or 7.15 or 7.30, so they can get here at 9.00 or 9.15 or 9.20 a.m. for their meetings. It took nearly another eight years to get that schedule down by 15 minutes.

So you can respond either by letter or very briefly, because the time is short.

All these delays have been caused by coaches not being available or the engine being turned the wrong way. I have talked with the conductors and they do not have the authority to tell the yardmaster, listen, I need another train. They cramped them all into the same coach—and we have excellent service. The engines are good. I know the engineers. The coaches are brand new. The track should be excellent. We should be able to make it in at 15 or 20 minutes less time. But it is these slowdowns which are causing people to—they want to use the train. I have seen an increase. I have talked to a lot of guys who have been doing it for 9 years. They want to use those facilities, but they cannot depend on that damned service—and it is not just infrequently; it is frequently. It would seem something could be done to say, what the hell is the problem on that 100-mile line.

I would like to leave you with that, Mr. Roberts. I hope you can, first of all, reduce the time to maybe 7:15 or 7:30; even another 10 minutes would help us. If you could save another 15 minutes because of the delays, we would be laughing; and

[Traduction]

extrêmement courte, mais c'est une chose que j'aimerais répéter officiellement, encore une fois, puisque M. Roberts est présent. Nous avons déjà eu l'occasion de nous rencontrer. Comme il sait déjà, ma question a trait au service entre Montréal et Ottawa.

Comme il le sait, cette voie fait l'objet d'une amélioration depuis huit ans. On nous a dit d'attendre, que tout s'arrangerait, et que les trains arriveraient à l'heure. Et, jusqu'à aujourd'hui, cela ne s'est pas produit. Comme il le sait, cela date déjà d'il y a 7 ou 8 ans. Je parle au nom de beaucoup de mes collègues qui utilisent constamment ce service. Je vous ai demandé, monsieur, de fournir des rapports quant aux retards dans les deux sens. Je n'ai pas reçu ces rapports, bien que vous m'ayez donné une réponse globale, mais cela n'a toutefois pas corrigé la situation.

Beaucoup de mes collègues doivent respecter des horaires pour faire la liaison avec un avion ou un autobus, afin de se rendre ailleurs dans la province; ils comptent sur ce service pour arriver à l'heure. Mais les retards sont constants, pour de nombreuses raisons: manque d'huile dans la locomotive; nombre insuffisant de wagons; au début de l'automne, panne du système de triage; attente sur une voie secondaire pour laisser passer des trains de marchandises; ralentissement constant. Je ne comprends tout simplement pas pourquoi il faut 8 ans pour améliorer 100 milles de voie, ni pourquoi l'on n'a pas été capable de régler le problème une fois pour toutes afin d'essayer de respecter les horaires.

Avant, le train partait de Dorval à 8 h 05; ensuite l'horaire a été changé pour un départ de 8 h 00 et ensuite 7 h 50. Les clients vous demandent au moins de changer l'horaire pour que le départ soit à 7 h 00, 7 h 15 ou 7 h 30, afin qu'ils puissent arriver à Ottawa pour 9 h 00, 9 h 15 ou 9 h 20 pour se rendre à leurs réunions. Il a fallu presque 8 ans pour faire changer l'horaire de quinze minutes.

Vous pouvez répondre à ma question soit brièvement, soit par écrit, car nous n'avons plus beaucoup de temps.

Tous ces retards sont le résultat d'un manque de wagons ou du fait que la locomotive n'est pas tournée dans la bonne direction. J'ai discuté de la question avec les chefs de trains, ils n'ont pas l'autorité nécessaire pour dire au chef du triage qu'ils ont besoin d'un autre train. Ils mettent tout le monde dans le même wagon... et nous avons un service excellent. Les locomotives sont bonnes. Je connais les mécaniciens. Les wagons sont flambants neufs. La voie devrait être excellente. On devrait être capable de faire le voyage plus rapidement de 15 ou 20 minutes. Mais ce sont ces ralentissements qui poussent les gens à... Ils veulent prendre le train. J'ai vu une augmentation. J'ai parlé à beaucoup de gens qui font cela depuis 9 ans. Ils veulent prendre le train, mais ils ne peuvent pas se fier à ce damné service... et non seulement de temps à autre, cela arrive fréquemment. Il me semble que l'on pourrait faire quelque chose, se demander ce qui, diable, cause des problèmes sur ce trajet de 100 milles.

J'aimerais vous laisser sur cette question, monsieur Roberts. J'espère premièrement que vous serez capable de mettre le départ à 7 h 15 ou à 7 h 30; même dix minutes plus tôt nous aideraient. S'il était possible de gagner un autre quinze minu-

[Text]

everybody would be happy. I have been asking you this, and I would appreciate if you would look into it.

I would like to thank the chairman again, and my colleagues, for the time they allowed me.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. Do you want to respond briefly now, or are you going to . . .

Mr. Roberts: Very briefly, we are doing all we possibly can to improve the situation, Mr. Campbell. One of the basic problems is that we are on a transcontinental route as well and that is causing some difficulty. There is no doubt about it; we are getting more people on the train, and what we are trying to do is keep expenses down as well in terms of the number of cars we use with the number of passengers that show up.

• 1230

We cannot have a complete reservation system and therefore at times we get caught short of equipment and in some cases there is standing room on our train.

If you look at the European situation, we are not anywhere near that yet, of course, but that is something that can be expected. We try to avoid it as much as we can, but every once in a while you are going to get caught up on it. We have a problem in that we do not have enough frequencies, so that normally anywhere else where you are short of space on one train, you let that one train go and there is another train behind to handle the passengers.

What we are looking at now—I think what we have to do in the corridor is to have separate rights-of-way for passengers, and with that you could have a 60-minute service between Montreal and Ottawa. I think that is the kind of thing we really should be going after, but I agree with you that we have to do everything in our power to improve the service as it is now. We are trying to get a reduction in the running times between Montreal and Ottawa. We have adjusted the schedules because of complaints and that type of thing and we are seeing just how that is going to work. I can assure you that Mr. Eldon Horsman over there is the Vice-President, Operation, and he is doing all he can with Canadian National to improve that particular service, the operating side of the thing.

The Chairman: Thank you. Mr. Reid, please. We have time for Mr. Reid and Mr. Turner before 1 o'clock.

Mr. Reid (St. Catharines): I will try to keep my questions brief, although I have a number of them and perhaps Mr. Roberts could likewise and respond as quickly as he can.

Mr. Chairman, I would like to emphasize first the point that Mr. Mayer made, perhaps others as well, in that we do have a richness in diversity, but I come from that part of our country which has a high density of population, a highly urbanized area of Ontario, and I belong to that school of thought that commends you and supports you in your mandate to get people to use your services, and I want to encourage that as much as I possibly can. I am not concerned with the rate per unit of travel; I am more concerned with some of the related problems

[Translation]

tes en éliminant les retards, ce serait parfait; tout le monde serait content. Je vous ai déjà parlé de cette question et je serais reconnaissant de l'étudier.

J'aimerais encore une fois remercier le président ainsi que mes collègues de m'avoir permis de prendre la parole dès maintenant.

Le président: Merci, monsieur Campbell. Monsieur Roberts, voulez-vous répondre brièvement, ou allez-vous . . .

M. Roberts: Très brièvement, monsieur Campbell, nous faisons notre possible pour améliorer la situation. Nous sommes sur un itinéraire transcontinental et cela pose des problèmes fondamentaux. Il n'y a pas de doute, plus de gens prennent le train et nous essayons de garder les dépenses au minimum dans le nombre de wagons que nous utilisons pour le nombre de passagers que nous transportons.

Nous ne pouvons avoir des systèmes de réservation complets et, par conséquent, à certains moments, nous manquons d'équipement et certaines fois il n'y a plus de places assises.

Votre situation ne peut pas se comparer à celle de l'Europe, évidemment, et c'est normal. Nous essayons de nous adapter le plus possible, mais de temps en temps, des problèmes surgissent. La difficulté, c'est que nos trains ne sont pas assez fréquents; ailleurs, si on n'a pas de place dans un train, on prend le suivant.

Ce que nous espérons, ce qu'il nous faudrait faire dans ce corridor, c'est d'avoir un droit de passage distinct pour les trains de passagers et nous pourrions ainsi avoir un service de soixante minutes entre Montréal et Ottawa. Voilà ce que nous devrions chercher à réaliser, mais je suis d'accord avec vous, nous devons nous efforcer d'améliorer le service que nous avons. Nous essayons de réduire le temps du trajet entre Montréal et Ottawa. Nous avons modifié les horaires suite à des plaintes, par exemple, et nous allons voir comment cela va fonctionner. Je puis vous assurer que M. Eldon Horsman, qui est ici, et qui est le vice-président des opérations, fait tout ce qu'il peut au CN pour améliorer le service du côté exploitation.

Le président: Merci. Monsieur Reid, vous avez la parole. Nous avons encore le temps d'entendre M. Reid et M. Turner avant 13 heures.

M. Reid (St. Catharines): J'essaierai d'être bref, même si j'ai plusieurs questions à poser, et peut-être que M. Roberts pourrait aussi me répondre aussi rapidement qu'il le peut.

Monsieur le président, je voudrais souligner d'abord la question qu'a soulevée M. Mayer, et d'autres aussi peut-être, c'est qu'il y a une richesse dans la diversité, mais je viens d'une région du pays où la population est très dense, une région très urbanisée de l'Ontario. J'appartiens à cette école de pensée qui vous approuve et vous appuie dans votre mandat d'essayer d'obtenir que la population se serve de nos services et je désire encourager cela autant que faire se peut. Je ne m'intéresse pas au taux par unité de transport, mais plutôt aux problèmes

[Texte]

of parking spaces and the environmental concerns that affect the growing operation of our country.

Having said that then, what is the role of VIA Rail and how do you view the integrated future of the transportation systems? I am referring to the Ontario rail need use study, the commuter service—how can we encourage local municipalities as well as provinces, integrated with the support of the federal government and its capital, in a higher mass-transit system?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much for your remarks. The Ontario government has been doing a great deal to look at this whole aspect; because of the number of people and the transportation requirement, we have to find a better way, a more efficient way of doing it.

One of our difficulties is the one between inter-city services and commuter services. VIA's mandate says that VIA is in the inter-city services, and that is considered to be a federal government responsibility, and that commuter services, since they form part of the municipal transportation system, should be a provincial responsibility. We have that dichotomy there, where we are running trains to Barrie, for instance, that have commuter rates; we should not be in that business.

There are other services around Toronto that are in the same category. What we are trying to do is to work with the provincial government. We have been working with Messrs. Snow and Bernier for the whole rail line between Toronto and Cochrane really to see whether or not some rationalization can take place there, some better way of doing it. We are running buses at the same time as we are running trains and that type of thing—is there any co-ordination that can be made. And that is coming up. Mrs. Scrivener's report has just come out and we have been working with her on the whole business of rail passenger service in Ontario, and the basic policy approaches with respect to intermodality are the ones we want to exploit as much as we possibly can.

• 1235

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): To us, inter-city is commuter service and we would think that perhaps a more leading role might be taken by the federal authority, in this case VIA Rail, and I will leave that with you because I would like to move on if I could.

I was pleased with this particular brochure, Mr. Chairman, Mr. Roberts. It refers to some of the matters of handicapped persons and it encourages broader use and I would like to turn to the proposed new VIA-1, and commend VIA Rail on it. I would like to point out that while we want to encourage this increased travel use there are the continuing number of irritations which discourage that kind of use and perhaps I will just cite them and then you can either react or do something about them at a later time.

I will start off with the bookings and reservations aspect of it. It may have been covered earlier today but this booking and

[Traduction]

associés au stationnement et à l'écologie qui affectent notre pays en pleine évolution.

Cela dit, quel est le rôle de VIA Rail et comment voyez-vous l'avenir pour le système de transport intégré? Je songe à l'étude concernant le besoin d'utiliser les chemins de fer en Ontario, le réseau intégré de banlieue, comment pouvons-nous encourager les municipalités locales de même que les provinces et le gouvernement fédéral à établir un système de transport de masse amélioré?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président. Je vous remercie beaucoup de vos remarques. Le gouvernement de l'Ontario a beaucoup fait sous ce rapport, à cause du grand nombre de personnes qui ont besoin de transport, nous devons trouver des méthodes meilleures et plus efficaces.

Une difficulté que nous avons est sur le plan services interurbains et services de banlieues. Le mandat de Via prévoit le service interurbain, qui est censé être de la responsabilité du gouvernement fédéral, alors que les services de banlieues, puisqu'ils font partie de réseau de transport municipal, sont censés être une responsabilité provinciale. Nous avons ainsi une dichotomie, nous avons par exemple des trains vers Barrie, à des taux de trains de banlieue, alors que nous devrions pas exploiter ce service.

Il y a également d'autres services autour de Toronto qui se retrouvent dans la même catégorie. Nous essayons de travailler avec le gouvernement provincial. Nous avons étudié avec MM. Snow et Bernier toutes les lignes de chemins de fer entre Toronto et Cochrane pour voir si on pouvait ou non rationaliser ces réseaux et s'il y avait des meilleures façons de le faire. Nous faisons circuler des autobus en même temps que des trains, par exemple, nous voulons voir s'il peut y avoir une certaine coordination. C'est ce qui arrivera. Le rapport de M^{me} Scrivener vient d'être publié. Nous avons travaillé avec elle sur la question du service de train pour passagers en Ontario et sur les politiques de base concernant les différents modes que nous voulons exploiter autant que possible.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Quant à nous, l'inter-cité est un service de banlieue et nous pensons qu'un rôle plus important pourrait être joué par l'autorité fédérale, dans ce cas-ci, VIA Rail. Je vous laisse le soin d'examiner cette question car je veux procéder aussi rapidement que possible.

Cette brochure m'intéresse vivement, monsieur le président, monsieur Roberts. Elle traite de questions concernant les handicapés et encourage une meilleure utilisation du service; je passe rapidement au nouveau projet VIA-1 pour lequel je félicite VIA Rail. Même si nous voulons encourager cette utilisation accrue des chemins de fer, il y a quand même un certain nombre d'irritants qui peuvent décourager, je vais vous en nommer un, et vous pourrez me répondre un peu plus tard.

Je commence par l'aspect réservation. On en a peut-être parlé un peu plus tôt aujourd'hui, mais le système de réserva-

[Text]

reservation system turns people off. You get sick and tired of listening to the music for 20 minutes before anybody responds and then most of the time it is a mechanical recording. This is discouraging the use of that service.

The Chairman: It has not been covered by the way.

Mr. Reid (St. Catharines): Well I do not want to take up my time with it, but I would like to leave it with you. It has arisen in many instances and my own experience has been such. I like Mr. Campbell's comment that we want to use this service, we would like to use this service, but somehow the encouraging attitudinal approaches are not there.

Along with the attitude of service, I am concerned with the attitude of the employees. I do not know whether or not there is a public relations person on your staff to concern himself with staff, or whether or not the Ontario report had factual circumstances to back up its comment, but I want to assure you that there is some substance behind those general comments. I do not want to get into the details of that but it is there and I would hope that VIA Rail would direct some of its consideration to remedying that aspect as well.

This is just an irritation, Mr. Chairman, Mr. Roberts: Our area is an anglophone area, but the listing in the telephone book is completely in French. I do not know why or how this sort of thing should happen. We support the two official language approach but it is not in the two official languages in our telephone book in the riding of St. Catharines.

Mr. Roberts: It is in just one? Just one?

The Chairman: Yes. Go ahead.

Mr. Reid (St. Catharines): All right. If I might then proceed. Based on that same brochure—and this is a more local question but I want to get this in for local purposes too Mr. Roberts—we have had a not too favourable experience with Air Canada in the use of Canadian wines. This brochure talks in terms of club car use and complementary wine service along with the food service. May I ask whether or not you are considering, and if not, why not, in light of the government Canadization aspect, the use of Canadian wines in the car service that you propose to initiate between Toronto and Montreal? I would hope that you would so use that service.

• 1240

The Chairman: Before Mr. Roberts, can I ask you a question, Mr. Reid for clarification on this telephone listing? Have you checked that out with the telephone company to find out if it might have been a mistake on their part, or whether it is VIA's.

Mr. Reid (St. Catharines): The call came into me, and I simply photocopied it. I have not checked it.

The Chairman: I was just wondering, that is all.

Mr. Reid (St. Catharines): No I thought I would leave it here.

[Translation]

tion décourage bien souvent les gens. On devient furieux et fatigué d'entendre cette musique pendant vingt minutes avant que quelqu'un réponde, pour la plupart du temps c'est un enregistrement mécanique. C'est assez pour vous décourager d'utiliser le service.

Le président: La question n'a pas été soulevée de cette façon.

M. Reid (St. Catharines): Je ne veux pas prendre trop de temps, mais j'aimerais que vous vous penchiez sur cet aspect. C'est une expérience que j'aie eue à plusieurs reprises. Je voudrais que M. Campbell nous parle de l'utilisation de ce service, car nous aimerions l'utiliser, mais les encouragements brillent par leur absence.

Mis à part le service, ce qui me préoccupe, c'est l'attitude des employés. Je ne sais pas si vous avez ou non des relationnistes dans votre personnel qui s'occupent des employés ou si le rapport de l'Ontario présente ou non des faits à l'appui de cette remarque. Je puis vous assurer toutefois que mes observations sont fondées. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais j'espère que VIA RAIL s'occupera de la question afin de remédier à la situation.

Un autre irritant, monsieur le président, monsieur Roberts: notre région est anglophone, mais l'inscription dans le bottin téléphonique est complètement en français. Je ne sais pas pourquoi ni comment cela a pu se produire. Nous favorisons l'utilisation des deux langues officielles, mais l'inscription dans le bottin téléphonique de St. Catharines n'est pas dans les deux langues officielles.

M. Roberts: Il est dans une langue seulement? Seulement une?

Le président: Oui. Poursuivez.

M. Reid (St. Catharines): Très bien. A la lumière de cette même brochure, cette fois c'est une question plus locale que je veux la poser à M. Roberts. Nous avons connu une expérience pas tellement favorable avec Air Canada dans son utilisation des vins canadiens. Cette brochure mentionne la voiture-club et les services des vins de même que de restauration. Puis-je vous demander, étant donné l'aspect canadanisation du gouvernement, si les vins canadiens seront servis entre Toronto et Montréal? Je l'espère.

Le président: Avant que M. Roberts ne réponde, j'aimerais poser une question à M. Reid pour obtenir des éclaircissements sur les inscriptions dans le bottin téléphonique. Avez-vous vérifié auprès de la compagnie de téléphone pour savoir si c'était une erreur de leur part ou si c'est l'erreur de VIA?

M. Reid (St. Catharines): La question m'a été transmise, je l'ai simplement photocopiée, je n'ai pas vérifié.

Le président: Je me posais la question, c'est tout.

M. Reid (St. Catharines): Non, j'ai pensé simplement vous l'apporter.

[Texte]

The Chairman: It could have been a printing problem.

Mr. Reid (St. Catharines): There is no doubt. There must be some explanation for it. But I wanted to be assured that it was not any kind of a directive or a definite imposition of VIA Rail.

The Chairman: Okay. Mr. Roberts.

Mr. Roberts: It must be bilingual, and I will ensure that it is.

The Chairman: Thank you. Do you have an answer on the use of Canadian wines?

Mr. Roberts: I am going to check with Eldon Horsman. I believe that wine right now is Ontario wine . . .

Mr. B. E. Horsman (Vice-President, Human Resources, Via Rail Canada Inc.): Yes.

Mr. Roberts: . . . that we are using in the VIA 1 services. The bulk wine that we get is Ontario wine.

The Chairman: Okay.

Mr. Reid (St. Catharines): I do not want to use up Mr. Turner's time, but I would like to get one question in again, and I am referring specifically to the Clariss Kelly case. Generally and briefly stated as relating to the delivery of transportation service to the handicapped. In that earlier brochure you pointed out that there will be at least one washroom per train to handicapped wheelchair persons. I would suppose then that some effort administratively would be directed to make certain that the passengers needing that service are in that particular car. What is your response to the need . . .

The Chairman: Let the record show that Mr. Roberts answered positively.

Mr. Roberts: Yes.

Mr. Reid (St. Catharines): How is VIA Rail responding to the decision in that case apart from that particular washroom aspect?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Reid, we are going to be spending in our estimates right now \$15 million over the next five years on the whole business of disadvantaged facilities. That is, you know, a washroom on each train. Really the LRT's are coming out with a washroom in each car, a handicapped washroom in each car, with tie-down devices for wheelchairs and that type of thing.

I think as a transportation company we are probably now in the forefront of improvements for the transportation of handicapped people and the disadvantaged in general. We have put in a new service with respect to people who have difficulty hearing. The brochure that you had has now been produced in braille, for instance, so that people really can have the information. It is a brochure that has been produced in braille.

We are getting some tremendous support now from our employees. You know now everyone has agreed that wheelchair passengers will be lifted manually onto trains because there really is no mechanical lifting device that is appropriate to be used for stations. We are now experimenting with various

[Traduction]

Le président: Il s'agit peut-être simplement d'une omission d'impression.

M. Reid (St. Catharines): Sans doute. Il doit y avoir une explication. Je voulais m'assurer qu'il ne s'agissait pas là d'une directive ou d'une chose imposée par VIA Rail.

Le président: Très bien. Monsieur Roberts.

M. Roberts: Il faut que ce soit bilingue, je vais m'en assurer.

Le président: Merci. Avez-vous une réponse quant à l'utilisation des vins canadiens

M. Roberts: Je vais vérifier auprès de Eldon Horsman. Je crois que les vins servis présentement sont des vins ontariens . . .

M. B. E. Horsman (vice-président, Ressources humaines, VIA Rail Canada Inc.): Oui.

M. Roberts: . . . sur le service VIA Rail 1. Notre vin non embouteillé vient de l'Ontario.

Le président: Très bien.

M. Reid (St. Catharines): Je ne voudrais pas prendre le temps de M. Turner, mais je voudrais poser une question au sujet du cas Clariss Kelly. Il s'agit des services de transport offerts aux handicapés. Vous avez mentionné dans cette brochure qu'il y aura au moins une toilette par train pour les handicapés en fauteuil roulant. Je suppose que sur le plan administratif on s'assurera que les passagers qui ont besoin de ce service seront placés dans le bon wagon. Quelle est votre réponse au besoin . . .

Le président: Disons pour le compte rendu que M. Roberts a répondu positivement.

M. Roberts: Oui.

M. Reid (St. Catharines): Comment VIA Rail répond-il à cette décision dans ce cas, indépendamment de l'aspect toilette.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur Reid, nous allons dépenser dans notre budget quelque 15 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour les services offerts aux invalides. Comme vous le savez, il y aura une toilette sur chaque train. Ce sera également le cas pour chaque wagon du LRT et il y aura également un mécanisme d'attache pour les fauteuils roulants.

En tant que compagnie de transport, nous sommes probablement à l'avant-garde pour le transport des handicapés et des invalides en général. Nous avons également un nouveau service pour les déficients auditifs. La brochure que vous avez est également disponible en Braille afin que les aveugles puissent avoir ces renseignements.

Nos employés ont été extraordinaires. Vous savez que tous sont d'accord pour que les passagers en fauteuil roulant soient portés sur les trains car il n'y a pas de mécanisme d'élévateur approprié dans les gares. Nous avons fait l'expérience de divers appareils élévateurs. Nous avons fait une enquête partout dans

[Text]

lifting devices. We have made a world-wide survey of what happens in other countries, and I am afraid that on a world-wide basis we are not too advanced. Really the handling of disadvantaged people in our public transportation systems generally has to be improved and we intend to take the lead in it in Canada.

The Chairman: You have time for one final question, if you like.

• 1245

Mr. Reid (St. Catharines): If I have one more question, again look towards the development of the use of rail for tourist purposes, and this was emphasized considerably in that Ontario rail needs use study and it affects us—transportation facilities between Toronto, Ottawa and the great tourist attractions that exist here and in the neighbourhood areas.

How is it that while we talk in terms of being competitive railway-wise, rail fares for excursions and tourist promotion have increased, while those for bus and other transportation facilities have not? There is an inconsistency here: we talk about promotion of tourism and, yet, at the same time, you increase the level as much as \$7.00 one way over the earlier train fare.

The Chairman: Briefly, please. Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, we are accused of having a rate scale that is too low, Mr. Reid. And . . .

Mr. Reid (St. Catharines): They are still higher than the buses.

Mr. Roberts: Yes, but it is the bus industry that is accusing us of having a rate structure that is too low. Really what we have been doing is increasing the rates at the CPI rate, you know. We are analysing the base rate for rail and comparing it to other countries, other modes and the price of gasoline. We are trying to satisfy ourselves that our rate level is the proper rate level.

We think our rates are very competitive. In terms of tourism, Mr. Reid, we are now the largest tour wholesaler selling Canada as a destination, and we are getting some tremendous increases in the whole business of tours. This is very encouraging to us. We have taken considerable exception to some of the remarks Mrs. Scrivener and her people have made in the report they have put out, although the intermediate report, that is the preliminary report, is fairly favourable. You know, we are not running a perfect show by any means. I wish we were. But we are improving it all the time. And some of the remarks that Mrs. Scrivener has made with respect to our effort in the tourism business, we do not appreciate very much, they do not state the facts.

The Chairman: Mr. Reid, I might point out to you that you will find more detailed information on that in earlier testimony here this morning. Thank you. Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman and Mr. Roberts. Since you are President of VIA Rail Canada Inc., how did you come to

[Translation]

le monde pour voir ce qui se faisait ailleurs, mais je crains, par comparaison, qu'il n'y ait pas eu tellement de progrès ici. Les invalides sont maintenant mieux traités dans les transports publics et nous avons l'intention d'être les chefs de file au Canada.

Le président: Vous avez encore le temps de poser une dernière question, si vous le voulez.

M. Reid (St. Catharines): Si vous me le permettez, je voudrais de nouveau parler de l'utilisation des chemins de fer à des fins touristiques. La question a été soulignée dans l'étude concernant les besoins d'utilisation des chemins de fer en Ontario et comment ça nous affecte, par exemple les installations de transport qui existent entre Toronto, Ottawa et les attractions touristiques importantes que nous avons ici et dans les environs.

Comment se fait-il, alors que nous parlons d'être concurrentiels dans les chemins de fer, que les tarifs d'excursion et de promotion touristique aient augmenté alors que ce n'est pas le cas pour les autobus et les autres moyens de transport? Il y a une certaine anomalie: nous parlons de promotion du tourisme et pourtant en même temps nous augmentons de \$7 l'aller simple.

Le président: Si vous voulez bien répondre brièvement, monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, on nous accuse d'avoir une échelle de tarifs trop basse, monsieur Reid. Et . . .

M. Reid (St. Catharines): Elle est supérieure à celle des autobus.

M. Roberts: Oui, mais l'industrie des autobus nous accuse d'avoir des tarifs trop bas. Nous avons augmenté le prix des billets selon l'indice des prix à la consommation. Nous analysons le taux de base pour les chemins de fer et le comparons à celui d'autres pays, à d'autres modes de transport et au prix de l'essence. Nous voulons nous assurer que notre niveau de prix soit celui qui convient.

Nous croyons que nos tarifs sont très concurrentiels. Pour ce qui est du tourisme, monsieur Reid, nous sommes le plus important grossiste en voyages organisés ayant le Canada comme destination et nous avons connu une augmentation importante pour ces voyages. Nous sommes donc très encouragés. Nous ne sommes pas du tout d'accord avec certaines observations de M^{me} Scrivener et de son groupe dans le rapport publié, même si le rapport provisoire était plutôt favorable. Nous savons que tout n'est pas parfait. J'aimerais bien que ce le soit. Cependant, nous essayons d'améliorer notre système continuellement. Certaines remarques de M^{me} Scrivener sur le plan touristique ne nous ont pas du tout plu car elles ne sont pas conformes aux faits.

Le président: Monsieur Reid, je vous souligne que vous trouverez plus de détails dans les témoignages précédents ce matin. Merci. Monsieur Turner, vous avez la parole.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Roberts, puisque vous êtes le président de VIA Rail Canada Inc., comment

[Texte]

Ottawa from Montreal? Did you come by rail or did you come by automobile?

Mr. Roberts: By train of course, Mr. Turner.

Mr. Turner: That is just great. Well, ask Mr. McMillan. He drove. Can a private citizen rent a private car from Toronto to Vancouver? If you can, who do you contact and how much per day is the rental? I know a man who tried and was refused.

Mr. Roberts: Someone who will move a private car to Vancouver?

Mr. Turner: Yes.

Mr. Roberts: You have to call Canadian National.

Mr. Turner: Canadian National. What is the fee?

Mr. Roberts: I do not know at this particular time. We are not in that business right now, Mr. Turner.

Mr. Turner: Can it be done?

Mr. Roberts: It can be done.

Mr. Turner: Thank you. We ran many passenger trains of all kinds in sections and freights during the war and after the war, and we kept the trains on time, sir, because we had the men to look after the roadbed. We also had the equipment and the men to look after the engines. Now, you said you have a five-year plan for VIA Rail passenger service. When you were Vice-President, CNR, naturally you had to look after the passenger trains. Why did you not have a five-year plan then? Why did you allow the CNR deliberately to downgrade this passenger service and get out of the system? Mr. Skoberg, Mr. Benjamin and myself, we complained about the condition of the equipment. You just told Mr. Riis that you have spent a lot of time upgrading the equipment. Now this is exactly what we said was needed before it happened, before you got out of the passenger business. Why did you allow it to happen? You were in a position to do something about it.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Canadian National did have a five-year plan.

Mr. Turner: To get out of the passenger business. You deliberately ran the trains late. Now, do not try to kid me because you held us at stations deliberately to delay so you could get out of the passenger business.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: I am not going to speak for Canadian National. I was not running Canadian National Railways: I was a vice-president on a region; and the Government of Canada, and government generally—you know, if you want to continue investing all of your moneys in air and roads, and if the politicians, who are the ones taking the decisions in this country, if that is the way you want to run things, then fine

[Traduction]

êtes-vous venu de Montréal à Ottawa? Êtes-vous venu par train ou par voiture?

M. Roberts: Par train, évidemment, monsieur Turner.

M. Turner: C'est formidable. Demandons à M. McMillan. Il a pris sa voiture. Un citoyen peut-il louer une voiture privée de Toronto à Vancouver? Dans l'affirmative, quelle est la personne à contacter et quel est le tarif quotidien de location? Je connais quelqu'un qui a essayé et qui s'est vu refuser sa demande.

M. Roberts: Voulez-vous parler de quelqu'un qui doit conduire une voiture privée à Vancouver?

M. Turner: Oui.

M. Roberts: Vous devez communiquer avec le CN.

M. Turner: Le Canadien National. Quel est le tarif?

M. Roberts: Je ne sais pas ce qu'il est présentement. Nous ne nous occupons pas de cela, monsieur Turner.

M. Turner: Est-ce que ce peut être fait?

M. Roberts: Oui.

M. Turner: Merci. Nous avons fait circuler bien des trains de passagers de tout genre, également des wagons de marchandises, pendant la guerre et après la guerre, et les trains étaient à l'heure, monsieur, car nous avions du personnel pour s'occuper de la superstructure. Nous avions également l'équipement et les préposés aux locomotives. Vous nous dites avoir un plan quinquennal pour les services voyageurs Via Rail. Lorsque vous étiez vice-président du CN, vous deviez évidemment vous occuper des trains de voyageurs. Pourquoi n'aviez-vous de plan quinquennal à ce moment-là? Pourquoi avez-vous permis que le CN diminue délibérément son service voyageur pour l'enlever du réseau? M. Skoberg, M. Benjamin et moi-même nous sommes plaints de la condition de l'équipement. Vous venez de dire à M. Riis que vous avez passé beaucoup de temps à améliorer l'équipement. C'est exactement ce que nous avions dit qu'il fallait faire avant que cela se produise, avant que vous vous désengagiez du service aux passagers. Pourquoi avez-vous permis que ça se produise? Vous étiez en mesure de faire quelque chose à ce moment-là.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, le Canadien National avait un plan quinquennal.

M. Turner: Pour se désengager du service aux passagers. Vous faisiez circuler délibérément les trains en retard. Vous essayez maintenant de me raconter des histoires car vous nous avez délibérément retenus à des gares, vous nous avez retardés, pour pouvoir vous débarrasser du service aux voyageurs.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Je ne parlerai pas au nom du Canadien National. Je ne dirigeais pas les chemins de fer nationaux canadiens: j'étais vice-président régional et le gouvernement du Canada, les gouvernements en général... Vous voulez peut-être investir tous les crédits que vous autorisez au titre des transports aériens et des transports routiers et si c'est ainsi que les hommes politiques, ceux qui prennent les décisions, veulent

[Text]

and dandy. All I am saying is that from where I sit, we are now responsible for VIA Rail Canada; and I will take that responsibility, and I will not ask anyone else. I am saying that what we need is a better rail transportation system, Mr. Turner, and I am going to do everything in my power to ensure that that happens . . .

Mr. Turner: I agree with you.

Mr. Roberts: . . . regardless of the opposition.

In terms of what happened in Canadian National, Canadian National did have a five-year plan. Now, they were trying to compete with air and with the roads that were being supplied by the government and they had an impossible task, and therefore what they were trying to do was to reduce the expense in passenger; and anyone who is around knows that. Now we are trying to turn the thing around.

Mr. Turner: I say to you, sir, that we had the business, and CNR and CPR deliberately gave the business away. Now you are after it. I agree a hundred per cent with what you are saying. But we made the bad mistake—you must admit it.

Can you tell me—and this is from a question I received from two employees—why, at a time of higher gas prices, does VIA feel fit to reduce train service when they are continually telling us business is on the increase? And it is happening: we have statements right here . . .

Mr. Roberts: Mr. Chairman, where is this, Mr. Turner? Where is this?

Mr. Turner: Well, in Moncton, and right across Canada.

Mr. Roberts: Oh, no, I am sorry. I must completely disagree with that.

Mr. Turner: Right there, a statement by Mr. Roberts.

Mr. Roberts: I must completely disagree with that, Mr. Turner.

Unfortunately, there was a Cabinet document in preparation, and as I understand it—not having been in government—a memo to Cabinet must bring out all of the alternatives involved in a possible future of a program, and the passenger program is one, and it went all the way from purely inter-city services in Canada to a full-blown expanded system. Now, a lot of publicity was given, apparently, to the most pessimistic alternative of that, and if that would have been implemented, there is no doubt about it, there would have been an awful lot of trains disappear in Canada. But certainly that decision has not been taken and I bet my bottom dollar that it never will be.

Mr. Turner: I can tell you how you did it in southwestern Ontario district. This employee wants to know—well, he asked me: Could you possibly talk to Mr. Roberts and ask him what protection VIA Rail employees have if involved in legal action brought on by a passenger, if so named in that lawsuit? Now, do you stand behind him or does the CNR have to stand behind him in the event of a manslaughter charge or something like that?

Mr. Roberts: With our employees, Mr. Chairman?

[Translation]

gérer les affaires, alors, très bien. Tout ce que je veux dire, c'est que nous sommes maintenant responsables de VIA Rail Canada. J'ai l'intention d'assumer cette responsabilité sans demander rien à personne. Ce qu'il nous faut, monsieur Turner, c'est un meilleur système de transport ferroviaire et je ferai tout mon possible pour arriver à de telles fins . . .

M. Turner: Je suis d'accord avec vous.

M. Roberts: . . . indépendamment des oppositions.

Quant au Canadien national, il avait fait l'objet d'un plan quinquennal. Cette société cherchait à concurrencer le transport aérien, mais, avec les routes qu'a construites le gouvernement, elle a dû faire face à une tâche impossible, et par conséquent, elle a envisagé de réduire les dépenses au titre du transport des voyageurs; tout le monde sait cela. Maintenant, nous essayons de renverser la situation.

M. Turner: Ce que je veux vous dire, c'est que nous avions tout en main et le CN et le CP ont délibérément tout abandonné. Maintenant, vous devez courir après les clients! Je suis absolument d'accord avec vous, mais nous avons fait une erreur grave . . . vous devez bien l'admettre.

Alors que le prix de l'essence augmente, pouvez-vous m'expliquer pourquoi VIA estime justifié de réduire ses services alors que ses représentants nous disent sans cesse que les affaires sont à la hausse? C'est bien ce qui se passe: nous avons les déclarations ici même . . .

M. Roberts: Monsieur le président, j'aimerais bien savoir où?

M. Turner: A Moncton, et partout au Canada.

M. Roberts: Oh, non, je vous prie de m'excuser. Je ne puis absolument pas être d'accord avec vous.

M. Turner: C'est ici même, une déclaration de M. Roberts.

M. Roberts: Je suis en désaccord complet avec vous, monsieur Turner.

Malheureusement, il y avait un document en préparation pour le cabinet et, si je comprends bien, n'ayant jamais fait partie d'aucun gouvernement, un memo envoyé au cabinet doit faire ressortir toutes les solutions possibles. Le programme voyageurs faisait partie de ces solutions et tout a été prévu, depuis les services interurbains purs et simples jusqu'à un système élargi au maximum. Il semble que l'on ait donné beaucoup de publicité à la solution la plus pessimiste et, effectivement, si elle avait été appliquée, une quantité énorme de trains aurait disparu au Canada. Cette décision n'a cependant pas été prise et je suis prêt à parier jusqu'à mon dernier sou qu'elle ne le sera jamais.

M. Turner: Laissez-moi vous rappeler ce que vous avez fait dans le sud-ouest de l'Ontario. Un employé m'a prié de vous demander quelle est la protection dont les employés de VIA Rail bénéficient s'ils sont nommés dans le cadre de poursuites intentées par un passager? Est-ce que vous vous portez à leur appui ou est-ce que c'est le CNR qui vient se porter à leur appui en cas d'accusation d'homicide ou de quelque chose du genre?

M. Roberts: Vous parlez de nos employés, monsieur le président?

[*Texte*]

Mr. Turner: No, with men operating your equipment. If there is a legal action, a manslaughter charge or something like that, who is going to defend the employee, VIA or CN or CP?

The Chairman: You are talking about engineers, conductors, trainmen—that type of . . .

Mr. Turner: Yes, anybody who operates trains.

Mr. Roberts: My view of that is that if it has to do with the operation of the train and the employees are Canadian National or Canadian Pacific employees, then it would be up to the railways.

Mr. Turner: Well, this gentleman says, "Our big problem is vandalism on the CNR right of way, and the CNR contributes to 75 per cent of this vandalism by allowing the used and new material to lie around the tracks for months and years without a reasonable explanation. When the government has agreed to subsidize the upgrading of tracks, the CNR allows ties to be piled on the track by vandals. We very frequently hit them at 80 miles per hour"—that is your trains. "Why should ties be distributed 90 days prior to installation? At some places, ties have lain for six months along the track. We repeatedly complain to CN. They say that they must distribute when they have the men available". In other words, to hell with safety and protecting the trains from accidents. "They distribute tie plates and spikes by truck and on many occasions these are left at railway crossings. Vandals love to take a keg of spikes and place them on the track and on the roads so either the train or the road vehicle will hit them, and these are left for many days despite the fact they are constantly hit. When we report them, nothing happens".

• 1255

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. J. Roberts: Mr. Chairman, I think that is a question you should ask Canadian National, Mr. Turner, and I understand Dr. Bandeen will be here in the next little while. As a company, we really have nothing to do with the maintenance of the track at this particular time.

Mr. Turner: Well, when VIA Rail has a wreck and there are a lot of employees and passengers hurt, injured or killed, am I going to ask CNR for the answer?

Mr. J. Roberts: May I make a comment, Mr. Chairman? Mr. Turner, we have just started negotiations with Lloyd's of London for our insurance for our insurance in VIA Rail Canada, and I think we can all admit that Lloyd's of London are an authority in that particular realm of activity. We have been told, unsolicited, that according to Lloyd's of London we are the safest railway in the world.

Mr. Turner: That still does not answer my question.

Mr. J. Roberts: I think that Canadian National and Canadian Pacific, over which we now run our passenger trains, must be doing something right.

[*Traduction*]

M. Turner: Non, je parle de ceux qui sont chargés de conduire votre matériel. En cas de poursuite pour homicide, par exemple, qui défendra l'employé, VIA, le CN ou le CP?

Le président: Vous parlez des mécaniciens, des chefs de trains . . .

M. Turner: Oui, de ceux qui sont chargés de la conduite des trains.

M. Roberts: Si cela concerne la conduite des trains et s'il s'agit d'employés du Canadien National ou du Canadien Pacifique, c'est aux sociétés de chemins de fer concernées de s'en occuper.

M. Turner: Cet homme m'a dit que le plus gros problème était dû au vandalisme sur l'emprise du CNR. Il m'a déclaré que le CNR y contribuait dans une proportion de 75 p. 100 en laissant le matériel roulant neuf ou usagé sur les voies pendant des mois et des années sans explication raisonnable. Le gouvernement octroie des subventions pour remettre les voies en état et le CN laisse les vandales empiler des traverses sur les voies. Très fréquemment, nous les heurtons à des vitesses de 80 milles à l'heure . . . Il s'agit de vos trains. Pourquoi faut-il distribuer les traverses 90 jours avant qu'elles soient installées? A certains endroits, les traverses sont restées six mois le long de la voie. Sans cesse, nous nous plaignons au CN. Ils disent qu'ils doivent les y mettre quand ils ont des hommes pour faire ce travail. Autrement dit, on se moque bien de la sécurité, on se moque bien de protéger les trains contre les accidents. Ils amènent les selles d'appui des rails et les crampons par camion et, bien souvent, ils les laissent aux passages à niveau. Les vandales se font un malin plaisir à mettre ces crampons sur les voies et sur les routes pour que les trains ou les véhicules les heurtent. Pourtant, on les laisse dehors sans rien faire. Même quand nous signalons la chose, on ne fait rien.

Le président: Monsieur Roberts.

M. J. Roberts: Monsieur le président, j'estime que c'est une question qu'il faudrait poser au Canadien National. Je crois d'ailleurs savoir que M. Bandeen comparaitra d'ici peu. A l'heure actuelle, notre société ne s'occupe en rien de la maintenance des voies.

M. Turner: Si un train de VIA Rail est impliqué dans une catastrophe ferroviaire et qu'un grand nombre d'employés et de voyageurs sont blessés ou tués, faudra-t-il que je m'adresse au CN pour obtenir une réponse?

M. J. Roberts: Monsieur le président, permettez-moi de faire une remarque. Monsieur Turner, nous venons d'entamer des négociations avec la Lloyd's de Londres en vue d'assurer Via Rail Canada. Nous pouvons tous reconnaître que la Lloyd's de Londres est une autorité en la matière. On nous a dit, sans que nous l'ayons demandé, que, selon la Lloyd's de Londres, nous étions la société de chemin de fer la plus sûre du monde.

M. Turner: Vous n'avez toujours pas répondu à ma question.

M. J. Roberts: Nos trains de voyageurs empruntent les voies du Canadien National et du Canadien Pacifique et j'estime que ces sociétés prennent les mesures qui s'imposent.

[Text]

In terms of the track material, I am not an expert in that particular area. I know that track material is laid down, with certain safety rules, along the right-of-way before the work is done on the right-of-way. I cannot say and I cannot swear that it is put down sooner than it should otherwise be. All I am saying is that if there is a safety code, that is followed by the railways in this particular respect. To tell you the truth, Mr. Turner, I really cannot answer your question on that.

The Chairman: I should point out, Mr. Turner, that due to a decision of the Whip the appearance of CN will be on December 18 rather than on December 9.

Mr. Turner: Well, they better be here for about three weeks because we have lots of questions.

You have many series 3100 units that have been assigned to passenger service. These units have floor electrical and air-piping inspection doors. These doors are not secured and if the unit travels at 80 miles per hour these doors fly off, they rise up off the floor. This has been booked and booked and booked and nothing has been done to secure these doors properly. Why?

Mr. J. Roberts: Mr. Chairman, as I understand, Mr. Turner, as a matter of clarification, this is in southwestern Ontario. Is it?

Mr. Turner: In Montreal West, that is where the 3100 series run.

Mr. J. Roberts: I see. In Toronto I know Canadian National has a co-operative committee. I do not know just what they call it, but it is a committee made up of employees and railway officers, and the operating officers on the territory, and they are reviewing on a regular basis any problems that occur on the road, and the necessary corrective action is being taken. Could you tell me, Mr. Turner, if this particular problem has been brought up before that co-operative committee?

Mr. Turner: Yes.

Mr. J. Roberts: It has. I see. Has action been taken, Mr. Turner?

Mr. Turner: No action was taken.

Mr. J. Roberts: No action has been taken.

Mr. Turner: Right. Here is another letter. "In the last month I had an opportunity to operate GO units on our train. I was amazed to see these units in such clean condition and good working order. I believe this power is serviced by the same staff as the CNR units which service VIA Rail". Now they have a whole list of things that are altogether different between the GO system and VIA.

Mr. J. Roberts: The two good units were whose ownership?

• 1300

Mr. Turner: GO.

Mr. J. Roberts: GO; I see.

Mr. Turner: Why not the same service? If you are paying for the service from CNR, why do your people not get exactly the same equipment and service as the GO?

[Translation]

Pour ce qui est du matériel pour les voies, je ne suis pas spécialiste. Je sais que ce matériel est déposé le long de l'emprise, en fonction de certaines règles de sécurité, avant d'être installé. Je ne puis dire s'il est déposé là plus tôt qu'il ne faudrait. Tout ce que je veux vous dire, c'est qu'il y a un code en matière de sécurité que les sociétés de chemin de fer suivent. Pour vous dire la vérité, monsieur Turner, je ne puis vraiment pas répondre à votre question.

Le président: Monsieur Turner, permettez-moi de vous indiquer que, en raison d'une décision du whip, les représentants du CN comparaitront le 18 décembre au lieu du 9 décembre.

M. Turner: Ils feraient bien de rester ici pendant trois semaines parce que nous aurons beaucoup de questions à leur poser.

Vous avez beaucoup de wagons de la série 3100 qui ont été affectés au service voyageurs. Sur ces wagons, les portes donnant accès aux installations électriques et à la tuyauterie ne sont pas verrouillées et, quand ils roulent à plus de 80 milles à l'heure, elles s'envolent. Maintes et maintes fois, cela a été signalé mais rien n'a été fait pour verrouiller ces portes convenablement. Pourquoi?

M. J. Roberts: Monsieur le président, si j'ai bien compris, monsieur Turner parle du Sud-Ouest de l'Ontario, n'est-ce pas?

M. Turner: Dans la région ouest de Montréal, là où l'on utilise les wagons de la série 3100.

M. Roberts: Je vois. Je sais qu'à Toronto le Canadien National a un comité paritaire. En fait je n'en sais pas exactement le nom, mais je sais qu'il est constitué d'employés, d'agents des chemins de fer et de cheminots et, régulièrement, ce comité se réunit pour étudier les problèmes qui se posent sur les voies et pour prendre les mesures correctives nécessaires. Monsieur Turner, pourriez-vous me dire si ce comité paritaire a été saisi du problème dont vous me parlez?

M. Turner: Oui.

M. J. Roberts: Oui. Je vois. A-t-on pris des mesures?

M. Turner: Non.

M. J. Roberts: Non.

M. Turner: Très bien. Voici une autre lettre. «Le mois dernier, j'ai eu l'occasion de conduire des locomotives GO. J'ai été surpris de voir combien elles étaient en bon état. Je crois savoir que les employés qui s'en occupent sont les mêmes employés du CN qui s'occupent des locomotives de VIA Rail. Maintenant, il y a toute une série de différences entre le système GO et Via.

M. J. Roberts: A qui appartenaient ces locomotives?

M. Turner: Le GO.

M. J. Roberts: Je vois.

M. Turner: Pourquoi pas le même service? Si vous payez pour obtenir les services du CN, pourquoi n'obtenez-vous pas exactement le même service et le même équipement que le système GO?

[Texte]

Mr. J. Roberts: As I said before, Mr. Chairman, we have been spending about a quarter of a million man-hours upgrading locomotives. I had analysed the train performance in southwestern Ontario, and of the delays that were occasioned to passenger trains, only three and a half per cent of those delays was as a result of locomotive failures as such. So it would appear as if the mode of power, in terms of train delays anyway, breakdowns on the road, is much improved to what it was. Those units that have gone through the overhauls are in extremely better over-all condition than ones that would not have gone through the overhaul, I suppose in terms of oil leakages and that type of thing.

If I have a specific engine number that we could look at, Mr. Turner, we would be pleased to do that.

The Chairman: Your final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: Then you will know who gave me the information and you will never find that out.

You should walk over to the CNR budcars that are on layover in London, Ontario. I am ashamed that they are so untidy and the floors are dirty, and that is how they look to the passengers getting in.

"Does the board of Transport Commission tolerate defective speedometers on engines? Many of our passenger trains have defective speedometers; just ask the boys who run them. The Highway Traffic Act states that it is an offence to drive with a defective speedometer. Does this apply to railroads, does it apply to VIA? How do I know whether I am going 40 or 20? We did know; we had a fair idea with steam. But it is different with diesel."

Mr. Roberts: In terms of budcars at London, which I suppose was your first question, Mr. Turner, we would look at the condition of the budcars. We regularly inspect our rolling stock and I would imagine that the budcars that lay over at London have been inspected as well, but we will look at that more closely.

In terms of speedometers, speedometers have been put in cabs of locomotives and they should be in operating condition. I do not know just what the operating rules are right now with respect to a locomotive's leaving a terminal with a defective speedometer. Horsman may know if there is any specific regulation in that respect.

Mr. B. E. Horsman (Vice-President, Human Resources, VIA Canada Inc.): As I recall, present instructions are that a locomotive will not be dispatched with a defective speedometer. If it fails on the road, of course, they have to proceed to the next terminal.

Mr. Turner: I receive this this week from employees so I would suggest that you check it out.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

I want at this point to thank the witnesses for their information and their co-operation this morning. I want to thank all members of the committee for their co-operation and patience. We will meet again at 8 p.m. this evening in Room 308 West

[Traduction]

M. J. Roberts: Comme je l'ai dit précédemment, monsieur le président, nous avons dépensé environ un quart de million d'années-hommes à améliorer les locomotives. J'ai analysé la performance des trains dans le sud-ouest de l'Ontario et les retards au service voyageurs. Seuls 3.5 p. 100 de ces retards sont attribuables à des pannes de locomotives. Ainsi donc, les choses s'améliorent nettement. Les réparations y ont contribué.

Si vous me donniez le numéro de la locomotive, je pourrais étudier la question.

Le président: Votre dernière question, monsieur Turner.

M. Turner: Vous sauriez alors qui m'a donné les renseignements, et je ne le désire pas.

Vous devriez voir dans quel état se trouvent les wagons du CN qui sont en transit à London, en Ontario. Ils sont extrêmement crasseux, les planchers n'ont pas l'air nettoyés pour les voyageurs qui y montent à cet endroit.

Est-ce que le Commission des Transports tolère des tachymètres défectueux dans les locomotives? Beaucoup de nos trains de voyageurs ont des tachymètres défectueux. Il suffit de poser la question au conducteur de locomotive. D'après le Highway Traffic Act c'est commettre un délit que de conduire un véhicule dont le tachymètre est défectueux. Est-ce que cela s'applique également aux chemins de fer, à VIA? Comment savoir si l'on va à 40 ou à 20 milles à l'heure quand on utilise le diesel?

M. Roberts: Pour ce qui est des wagons dont vous parlez, à London, nous étudierons la situation. Nous faisons une inspection régulière de notre matériel roulant et je suppose que ces wagons avaient fait l'objet d'une inspection comme les autres. Cependant nous étudierons la situation.

En ce qui concerne les tachymètres, ils devraient fonctionner convenablement. Je ne sais pas quels sont les règlements à l'heure actuelle dans le cas d'une locomotive qui quitte un hangar avec un tachymètre défectueux. M. Horsman pourra sans doute nous renseigner au sujet des règlements précis.

M. B. E. Horsman (vice-président, Ressources humaines, VIA Rail Canada Inc.): D'après les instructions actuelles, si je ne me trompe pas, les locomotives ne sortiront pas du hangar si leur tachymètre est défectueux. Si celui-ci tombe en panne en cours de trajet, il faudra évidemment attendre le terminus suivant avant de procéder à une réparation.

M. Turner: Ce sont des employés qui m'ont fait part de cette situation, cette semaine, et j'aimerais que vous vérifiez les choses.

Le président: Merci, monsieur Turner.

J'aimerais remercier les témoins de leurs renseignements et de leur coopération, ce matin. J'aimerais remercier tous les membres du Comité de leur coopération et de leur patience. La prochaine réunion aura lieu à 20 heures, ce soir, à la salle

[Text]

Block, and notices to that effect will be sent to the committee this afternoon.

The meeting is now adjourned.

EVENING SITTING

The Chairman: Order, please. Since we have a representative from the government party and the Official Opposition, we can proceed with our hearing of evidence. We shall resume consideration of our order of reference relating to the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1981; we are considering Vote 90b under Transport.

Again, I welcome Mr. Roberts and his officials. I think we will skip any introductions; I am sure that Mr. Roberts does not have any further opening statements. I know he has an answer to a question that was asked this morning, but I am going to ask him to hold that until after the questioning. I will start immediately with questioning by Mr. Mazankowski. I might point out to you, Mr. Mazankowski, that Mrs. Côté has to leave shortly, she is staying so that you can ask your questions. She has to go to the Constitution committee, so we hope that somebody else will come in in the meantime.

Mr. Mazankowski: There is no rush on the constitution, of course, Mr. Chairman, is there?

Mr. Chairman and Mr. Roberts, I am not sure whether you gave this information this morning or not. What is your present load factor, in terms of the system? Do you maintain a load factor statistic on the total system and also on the intercity runs as well?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Yes, we do.

Mr. Mazankowski: What are those figures? I should say, Mr. Chairman, that I apologize for having left the meeting earlier this morning; I was called back on another important transportation matter—which did not have anything to do with rail. If any of the questions I pose, Mr. Chairman, Mr. Roberts, have been asked previously and will be found in the record, I would not want you to have to repeat the answers you have given previously.

The Chairman: As memory serves me, I do not believe specific question was asked this morning. Mr. Roberts.

Mr. Roberts: I made a comment with respect to the load factors and the occupancy rates this morning. These were 35 per cent when CN and CP had the system.

Mr. Mazankowski: Your annual report of 1979 indicates 34 per cent for 1979.

Mr. Roberts: Yes, 34 per cent. It is now upwards of 50—it was 57 per cent. I have the September, 1980, performance report here, and for the year to date it is 50.6 per cent.

Mr. Mazankowski: That is a rather significant increase. Has there been any reduction in the routes you are servicing since the 1979 figures?

Mr. Roberts: Yes, there has been.

[Translation]

308 de l'Édifice de l'ouest. Nous ferons parvenir aux membres du Comité des avis de convocation cet après-midi.

La séance est levée.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre. Étant donné que nous avons un représentant du parti gouvernemental et de l'opposition officielle, nous pouvons entamer la séance. Nous reprenons l'étude de notre mandat portant sur les crédits supplémentaires (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. Nous étudions le crédit 90b, sous la rubrique Transports.

Je souhaite de nouveau la bienvenue à M. Roberts et à ses hauts fonctionnaires. Je ne referai pas les présentations. Je suis sûr également que M. Roberts n'a pas d'autre déclaration initiale à faire. Je sais qu'il voulait répondre à une question qui lui avait été posée ce matin, mais je lui demanderais de le faire après les questions. Je donne la parole à M. Mazankowski. Je devrais vous dire, monsieur Mazankowski, que M^{me} Côté doit nous quitter bientôt et qu'elle reste afin que vous puissiez poser vos questions. Elle doit se rendre au Comité de la constitution, et nous espérons que quelqu'un d'autre viendra la remplacer.

M. Mazankowski: La constitution peut attendre, n'est-ce pas, monsieur le président?

Monsieur le président et monsieur Roberts, je ne sais pas si vous avez déjà répondu à cette question ce matin. Avez-vous des chiffres portant sur le taux d'occupation pour tout le réseau et pour les trajets interurbains?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Oui.

M. Mazankowski: Quels sont ces chiffres? Je dois m'excuser d'avoir quitté plus tôt, ce matin. J'ai dû m'occuper d'une autre question importante de transport, qui n'avait rien à voir avec les transports par chemin de fer. Si l'on a déjà posé les questions que je vais poser et qu'on y a répondu, je ne voudrais pas que vous deviez répéter ce que vous avez déjà dit.

Le président: Si je me souviens bien, on n'a pas posé cette question précise ce matin. Monsieur Roberts.

M. Roberts: J'ai parlé du taux d'occupation, ce matin, qui était de 35 p. 100 sur le réseau CN-CP.

M. Mazankowski: Votre rapport annuel de 1979 fait état de 34 p. 100 pour cette année.

M. Roberts: Oui. Ce taux dépasse maintenant 50 p. 100; il était de 57 p. 100. Il est de 50.6 p. 100 jusqu'à maintenant.

Mr. Mazankowski: Il s'agit d'une augmentation assez importante. Y aurait-il eu une diminution depuis ces chiffres de 1979?

M. Roberts: Oui.

[Texte]

• 2020

Mr. Mazankowski: Would that have an impact on your increased load factor?

Mr. Roberts: Yes, it would.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Roberts: We have on the Western Transcontinental CN-CP both operate a train from Montreal and from Toronto daily to Northern Ontario.

Mr. Mazankowski: How many different routes do you operate right now?

Mr. Roberts: We operate 45. We have 45 contracts with the Government of Canada at the moment.

Mr. Mazankowski: And roughly how many miles of track would be covered in that 45 routes? 14,000?

Mr. Roberts: I will have to go from memory, Mr. Mazankowski, but it is approximately 17,000 miles, if I recall correctly.

Mr. Mazankowski: 17,000. You said also this morning that you have increased your passenger numbers by 41 per cent and you also indicated that you were quite sure that a good portion of that traffic had been diverted from the automobile and that you did have some preliminary statistical data. Is it possible to provide that to the committee? If you do not have it today, would it be possible to have that distributed to the members of the committee at some later date?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Yes, definitely. We did make a survey between Montreal and Toronto on new seat tests for the LRC and we have that data, and we will certainly provide the committee with it.

Mr. Mazankowski: Will it show any diversion from the bus load as well, because that has been a problem that has been raised frequently?

Mr. Roberts: A very minimum number of people coming from the bus, very minimal. You know, the latest experiment that we had going is this Halifax-Yarmouth that was ordered by the CTC, and this is the freshest evidence we have yet in that the average carryings were 17 before the test started and after we had made the necessary modifications the passenger load has increased to about 93 per trip, and Mr. Thompson, the President of Acadia Lines Ltd., before the CTC committee stated that they had not felt the difference in the territory. So he did not feel that they had lost any passengers to the rail service from his buses. But we have not made a comprehensive survey of the trains yet. We intend to do that.

Mr. Mazankowski: You said as well that you expected to have some 50 LRC's coming onstream commencing mid-1981, I believe?

Mr. Roberts: Yes.

Mr. Mazankowski: And some 21 locomotives?

Mr. Roberts: Right.

[Traduction]

M. Mazankowski: Est-ce que cela aurait des répercussions sur l'augmentation de la charge?

M. Roberts: Oui, en effet.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Roberts: Par la ligne transcontinentale ouest du CN-CP, il y a un train qui quitte Montréal et un autre qui quitte Toronto quotidiennement, à destination du Nord de l'Ontario.

M. Mazankowski: Combien avez-vous de trajets actuellement?

M. Roberts: Quarante-cinq. Nous avons 45 contrats avec le gouvernement du Canada pour l'instant.

M. Mazankowski: Combien cela représente-t-il de milles? Quatorze mille milles?

M. Roberts: Si je me souviens bien, monsieur Mazankowski, cela représente environ 17,000 milles.

M. Mazankowski: Je vois. Vous avez dit ce matin que le nombre des voyageurs a augmenté de 41 p. 100, et vous avez également signalé qu'une bonne partie de cette clientèle aurait voyagé en automobile si elle n'avait pas voyagé en train. Vous dites que vous avez des données statistiques préliminaires. Pouvez-vous les fournir aux membres du Comité? Si vous ne les avez pas avec vous, pouvez-vous les envoyer au greffier?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Volontiers. Nous avons fait une enquête pour le trajet Montréal-Toronto depuis l'avènement de la nouvelle formule LRC, si bien que nous avons des données que nous fournirons avec plaisir aux membres du Comité.

M. Mazankowski: Cela indiquera-t-il que vous avez attiré une clientèle qui aurait pris l'autobus, parce que ce facteur a été soulevé à plusieurs reprises?

M. Roberts: Je dirais que le nombre de gens qui ont choisi le train plutôt que l'autobus est minime. Vous savez, la Commission canadienne des transports nous a demandé de faire une expérience pour le trajet entre Halifax et Yarmouth. Notre moyenne, avant de faire les derniers calculs, était de 17 environ et, une fois les modifications nécessaires apportées, notre taux avait augmenté d'environ 93 par voyage. M. Thompson, le président de Acadia Lines Ltd., a précisé devant le comité de la CCT qu'on n'avait pas pu constater de différence sensible dans le territoire. En effet, il n'estimait pas avoir perdu de voyageurs au profit du service ferroviaire. Cependant, au moment où ces chiffres ont été compilés, l'enquête approfondie n'avait pas été faite. Nous avons l'intention de la faire.

M. Mazankowski: Vous avez dit que vous envisagiez que 50 LRC seront en exploitation dès le milieu de 1981, n'est-ce pas?

M. Roberts: C'est exact.

M. Mazankowski: Et cela représente environ 21 locomotives, n'est-ce pas?

M. Roberts: C'est cela.

[Text]

Mr. Mazankowski: Will those units be utilized in addition to the existing fleet, or will some of the existing fleet be phased out?

Mr. Roberts: A little bit of both.

Mr. Mazankowski: A little bit of both. What do you have in terms of a fleet right now? Do you have that information? And what do you anticipate the fleet will look like five years from now? If you do not have that information right now I will ask a couple of other questions and perhaps you can just provide us with it. I am interested in this for the record more than anything.

Mr. Roberts: Sure.

Mr. Mazankowski: We touched a little bit this morning on policy direction, and you mentioned the prospect or the possibility of a legislative requirement. I take it then that you feel that we should have a VIA rail act with the mandate defined and some more clear terms of reference. In terms of policy direction, are you satisfied with the existing policy direction that is provided by the government, or do you think it should be more clearly defined and in the form of legislation? Also are you satisfied that there is sufficient policy direction for the CTC to make decisions on the basis of the issues that come before them?

• 2025

Mr. Roberts: No, we are not satisfied with the policy direction as such because we think it is too short-term at this particular moment. This memo to Cabinet that is being put together is one that we hope will specify more clearly VIA's mandate and we think that if we can get that policy declaration from government, I think that is going to help us a great deal.

Mr. Mazankowski: It must have quite a long gestation period because I know of a Cabinet document that outlined in fairly precise details some policy direction that was completed and ready for presentation last December. Have there been some fundamental changes or shifts in policy that would require a major amendment, or is it sort of a back-burner item?

Mr. Roberts: Well, Mr. Mazankowski, I guess we are all learning a great deal about the passenger business, and I know that our 1981-85 five-year plan is somewhat different from our 1980-84 five-year plan, and the whole system is evolving as we know more about it, of course. We hope this is going to be reflected in the memo to Cabinet; I have reason to believe that it will be.

You spoke of legislation, and the whole question of the right of the passenger train over the freight train in Canada—is that what we want as a country? We think it should be; we think we should be handling passengers more expeditiously than freight in some cases and there is the whole question of rationalization of services, the procedures when you want to make a change. Right now it takes a long time to get those decisions. If we could compress the decision-making time, we would be much better off, but right now in the shorter term,

[Translation]

M. Mazankowski: Est-ce que ces locomotives viendront s'ajouter au parc existant, ou mettez-vous une partie de votre matériel de côté?

M. Roberts: Un peu des deux.

M. Mazankowski: Je vois. Quelle est l'importance de votre parc actuellement? Avez-vous ces renseignements? Combien pensez-vous que vous aurez de locomotives dans cinq ans? Si vous n'avez pas ces renseignements, cela ne fait rien, et je vous poserai encore quelques questions. Vous pourrez nous envoyer ces renseignements, car ils m'intéressent du point de vue statistique.

M. Roberts: Volontiers.

M. Mazankowski: Nous avons abordé la question des politiques et vous avez dit qu'il était possible qu'il faille des mesures législatives. Je suppose que vous voulez dire qu'il nous faudrait une loi sur VIA qui préciserait clairement le mandat de la société. Du côté des politiques, êtes-vous satisfait de l'orientation que donne actuellement le gouvernement aux politiques, ou pensez-vous qu'elles auraient besoin d'être mieux définies par des mesures législatives? Pensez-vous que la CCT reçoit assez de directives, du point de vue des politiques, pour prendre les décisions opportunes sur les questions dont elle est saisie?

M. Roberts: Non, l'orientation des politiques ne nous satisfait pas actuellement, car nous pensons que tout est fait à trop court terme pour l'instant. On est en train de préparer un mémorandum à l'intention du Cabinet, dans l'espoir qu'il précisera le mandat de VIA, et une déclaration de principe de la part du gouvernement nous aiderait grandement.

M. Mazankowski: Ce genre de politique doit sûrement exiger une période de gestation fort longue, car je sais qu'un document du Cabinet précisant en détail l'orientation des politiques était déjà terminé en décembre dernier. Je me demande s'il y a eu des modifications fondamentales qui auraient exigé que ce document soit refondu. Serait-ce que l'on a mis la question sur les tablettes?

M. Roberts: Monsieur Mazankowski, au fur et à mesure que la situation évolue, nous apprenons davantage sur le service voyageurs et je sais que notre plan quinquennal 1981-1985 est un peu différent du précédent, qui couvrait la période 1980-1984. Le système est mouvant et il évolue au fur et à mesure que nous le connaissons mieux. Nous espérons que cela se reflétera dans le mémorandum adressé au Cabinet. Nous avons tout lieu de croire que ce sera le cas.

Vous avez parlé de mesures législatives. Cela remet en cause toute la question de la présence des trains de voyageurs par rapport aux trains de fret, au Canada. Est-ce bien ce que nous voulons pour notre pays? Nous pensons que cette présence devrait exister et que les voyageurs devraient être transportés plus rapidement que les marchandises dans certains cas. Il y a également toute la question de la rationalisation des services, des procédures qu'il faut suivre pour modifier quoi que ce soit. Pour l'instant, les décisions sont lentes à venir. Si l'on pouvait

[Texte]

what we would like to see is a declaration by government and a longer-term commitment to rail passenger services.

Mr. Mazankowski: Well, perhaps the next question sort of flows from that very point. You talk about the northern Ontario railway services and, of course, you will recall that that has been an issue that has been before the CTC and yourselves and government. What is the status of the northern Ontario rail service? As I understand it, there was an extension whe, under the previous administration, I understand that the six-day passenger service has been extended for another period of time. As I recall, there was to have been a comprehensive review by the CTC and yourselves to try to identify the best kind of service to meet the local and regional needs of the area. That was an *ad hoc* decision because there are no permanent guidelines or a permanent mandate within which your corporation can function. Has that process been complete and are we any closer to resolving the matter of adequate passenger services in those areas in question on a long-term basis?

Mr. Roberts: Yes, there has been a CTC order since then that directs us to continue the six days a week to make a physical train connection at Sudbury between the two trains rather than have a bus connection between them; that the transcontinental train the next summer, instead of both trains operating on the CP track from Sudbury to Winnipeg, one would operate on the CP line and the other one would operate on the Canadian National line through northern Ontario. So there has been that evolved . . .

• 2030

Mr. Mazankowski: Has it been satisfactory? I note that one of the councillors for the town of Capreol had described the rail service as pathetic and said that the CTC announcement simply perpetuates the condition. Is that a fair reflection of the attitude of the public towards the service that is being provided?

Mr. Roberts: As it now stands. You know that during the off-peak season CTC had recommended that the transcontinental train operate between Sudbury and Winnipeg and that there be a three day a week northern Ontario service. Now that is a six day a week northern Ontario service—I am talking about the CN line . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. J. F. Roberts: Next summer it is going to be a seven day a week service over the northern Ontario line. So, in that way, there is a train in each direction daily, but it is a transcontinental train trying to do a local service, of course.

Mr. Mazankowski: Yes. Of course . . .

Mr. J. F. Roberts: We still have that problem.

Mr. Mazankowski: Yes. That seems to be the biggest problem.

[Traduction]

réduire le temps qu'il faut pour prendre des décisions, tout irait beaucoup mieux, mais pour l'instant, à courte échéance, nous voudrions que le gouvernement fasse une déclaration et s'engage à long terme à l'égard des services ferroviaires pour voyageurs.

M. Mazankowski: La question que je vais maintenant poser découle de ce que vous venez de dire. Vous avez parlé des services ferroviaires du Nord de l'Ontario, et bien entendu, vous vous souviendrez que la CCT a été saisie de la question, vous aussi, et le gouvernement. Où en est le service ferroviaire du Nord de l'Ontario? Si je comprends bien, sous le gouvernement précédent, il y a eu une prorogation, et le service voyageurs de six jours a été prolongé encore quelque temps. Je crois savoir que le CCT avait promis de faire un examen approfondi et vous aviez, vous-même, dit que vous essayeriez de voir quel était le meilleur service qui correspondrait aux besoins locaux et régionaux du secteur. Il s'agissait d'une décision spéciale, car il n'existe pas de directives ni de mandat permanent qui pourraient guider votre société. Cela a-t-il été fait? Est-ce que l'on pourra dire bientôt que toute la question des services voyageurs dans ces secteur-là est résolue à long terme?

M. Roberts: En effet, la CCT a rendu une ordonnance qui exige que nous poursuivions le service hebdomadaire de six jours avec correspondance ferroviaire à Sudbury plutôt qu'une correspondance par autobus. L'été prochain, le transcontinental sera scindé et désormais, il n'y aura plus deux trains utilisant la voie du CP entre Sudbury et Winnipeg, mais qu'un seul, tandis que l'autre utilisera la voie du CN à travers le Nord de l'Ontario. Ce sont donc les derniers développements . . .

M. Mazankowski: Sont-ils pour le mieux? Je remarque que les échevins de la ville de Capreol ont dit du service ferroviaire qu'il était catastrophique et que les dernières décisions de la CCT ne faisaient que maintenir le statu quo. Est-ce vraiment là l'opinion du public à l'égard du service actuellement?

M. Roberts: Oui, à l'égard du service actuel. Vous savez que la CCT avait recommandé que, pendant la saison creuse, le transcontinental relie Sudbury et Winnipeg et que, pour le Nord de l'Ontario, il n'y ait qu'un service trois fois par semaine. Actuellement, il existe un service six jours par semaine pour le secteur nord de l'Ontario, et il s'agit d'une ligne du CN . . .

M. Mazankowski: Je vous suis.

M. J. F. Roberts: L'été prochain, ce service sera quotidien dans le secteur nord de l'Ontario. Ainsi, il y aura un train dans chaque direction, quotidiennement, mais ce sera toujours un transcontinental qui fera le service local, bien entendu.

M. Mazankowski: Bien entendu.

M. J. F. Roberts: Ce sera toujours le même problème.

M. Mazankowski: Je vois. Il semble que ce soit le problème le plus difficile à résoudre.

[Text]

One more question. It involves the northeast corridor of Ontario. There was, I understand, a joint study being carried out by the Government of Ontario and VIA looking at the possibility of transferring those service which had been provided by the CNR and Ontario Northland, transferring that operation to VIA. Has that study been completed? What is the status? Is there any progress being made towards the implementation of that scheme?

Mr. Roberts: I was involved in a presentation to Mr. Snow, the Minister of Transport, and Mr. Bernier, the Minister of Northern Affairs, and we made a recommendation with respect to train services. At the present time we are responsible for the ex-CN train between Toronto and North Bay and between Cochrane and Kapuskasing. We did make a presentation to the two ministers and they have taken that under advisement. What they wanted to do was to wait until Mrs. Scrivener made her report. Now Mrs. Scrivener has made a preliminary report and we should be hearing from the Government of Ontario shortly.

The Chairman: I am afraid I am going to have to interrupt at this point. Unless Mr. Benjamin is willing to come and take the chair for a few minutes so I can sit over there so that the government is represented, we are going to have to cease hearing evidence.

Mr. Benjamin: No, we can hear evidence without a quorum.

The Chairman: We can hear evidence without a quorum provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party. That is the resolution.

Mr. Benjamin: I will take the chair from here. Just stay where you are; I will chair . . .

The Chairman: Because you take the chair does not mean you cannot ask questions.

Mr. Benjamin: I will chair from here and it is your turn to ask questions. This would be one time you would get a chance to.

The Chairman: All right. Are you through, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Well, I guess . . .

The Chairman: I am sorry, you will have to . . .

Mr. Mazankowski: Perhaps, Mr. Roberts, this is an unfair question, but I understand that the Government of Ontario, in requesting that VIA take over a greater role in terms of the provision of this service, were also interested in the federal government's sharing and shouldering a greater portion of the responsibility in terms of the losses that may be incurred.

Transport Canada, I think, covers a subsidy that applies to the operations of VIA and the CNR. If there was an extension of that, naturally there would be some further losses that would accrue to you. Have the federal government or the Transport Department indicated any interest in terms of providing any additional support in the event that VIA were to take it over? I think it is fair to say the Province of Ontario feels somewhat discriminated against by virtue of the fact that rail passenger service is essentially a federal responsibility and

[Translation]

Une dernière question. Il s'agit du corridor nord-est de l'Ontario. Je crois savoir que le gouvernement de l'Ontario et VIA ont fait une étude conjointe pour que VIA offre désormais le service qui, jusqu'à présent, était offert par le CN et Ontario Northland. Cette étude est-elle terminée? Où en est-elle? La mise en application de cette formule avance-t-elle?

M. Roberts: Je me suis occupé moi-même de faire un exposé à l'intention de M. Snow, le ministre des Transports, et de M. Bernier, le ministre des Affaires du Nord, et nous avons fait une recommandation pour ce qui est du service ferroviaire. Pour l'instant, nous devons offrir le même service que le CN offrait entre Toronto et North Bay et entre Cochrane et Kapuskasing. Les deux ministres ont pris bonne note de notre recommandation. Avant de prendre une décision, ils voudraient voir ce que M^{me} Scrivener recommandera dans son rapport. M^{me} Scrivener a présenté un rapport préliminaire et nous obtiendrons donc une réponse du gouvernement de l'Ontario sous peu.

Le président: Je crains de devoir vous interrompre maintenant. Il faudrait que M. Benjamin consente à présider la séance, car le gouvernement n'est plus représenté. Sinon, il faudra lever la séance.

M. Benjamin: Mais pas du tout, nous pouvons très bien entendre des témoignages sans avoir le quorum.

Le président: Nous pouvons entendre des témoignages sans le quorum dans la mesure où le parti au pouvoir et le parti de l'opposition officielle sont représentés. C'est la règle.

M. Benjamin: Je présiderai la séance, mais je resterai à ma place. Restez où vous êtes, je présiderai.

Le président: Si vous présidez la séance, cela ne signifie pas que vous ne pouvez pas poser de questions.

M. Benjamin: Je préside à partir de maintenant, et vous pouvez poser des questions. Pour une fois, vous en avez l'occasion.

Le président: Très bien. Avez-vous terminé, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Je suppose . . .

Le président: Excusez-moi, vous devrez . . .

M. Mazankowski: Je ne sais pas si ma question est injuste, monsieur Roberts, mais je crois savoir que le gouvernement de l'Ontario, en demandant à VIA d'offrir plus de services, entendait bien que le gouvernement fédéral partage une plus grande responsabilité pour ce qui est des pertes éventuelles.

Transports Canada offre un subside aux opérations de VIA et du CN. Si vous deviez étendre vos services, naturellement, vos pertes en seraient d'autant plus élevées. Le gouvernement fédéral, Transports Canada, a-t-il indiqué qu'il augmenterait les subsides qu'il vous accorde si vous le faisiez? Je pense qu'on peut dire que la province d'Ontario se sent quelque peu lésée, étant donné que même si le service voyageurs est de compétence fédérale essentiellement, elle se trouve forcée d'offrir ce service et de le subventionner. Au cours des discussions, le

[Texte]

they find themselves in the position of providing that service and supporting it. In the course of the discussions, has there been any indication from the Transport Department that they would be prepared to shoulder a greater burden in the event VIA were to take over a greater role?

• 2035

Mr. Roberts: As I said, we made this presentation, and in essence the presentation says the losses in that service now are in the order of \$9 million and what we have proposed is a service that would cost VIA, and therefore the federal government, something in the order of \$5.8 million. So there is a reduction in the total cost.

As well, there is a reduction in the cost to the provincial government. Right now we are in an impossible situation there, where the Province of Ontario is really paying for the ONR. It is also subsidizing some trains which are operating over the Canadian National tracks into Toronto. The federal government is subsidizing buses which have replaced trains and which are owned by the ONR bus company. It is a real hodgepodge of things. It really needs to be looked at, and that is what we have done. But it will not be an increase in the total costs; it will be a decrease in the total costs, because of rationalization.

Mr. Mazankowski: Is the federal Transport Department taking an active role in seeing that this problem is resolved? If it becomes very clear that it is a responsibility of theirs, I think they would naturally not be too keen on accepting a greater burden of cost, but in light of the fact that through the process of your assuming that responsibility and the fact that you could reduce the loss from \$9 million to \$5.8 million, what initiative has the federal Transport Department taken to resolve this hodgepodge?

Mr. Roberts: Actually, we are the agency looking after it, we are the ones who have been doing the work, and we are the ones who have been having the contact with the Ontario government, keeping Transport Canada informed of just what is going on, the idea being that if we can reach agreement with the Ontario government—of course, it will be subject to the approval of the Minister of Transport, and then both the Ontario government and ourselves would have to go to the Canadian Transport Commission and make a submission to get approval for the scheme we came up with.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Roberts: So it would be that whole process to go through.

Mr. Mazankowski: Okay. I guess what the Transport Department is doing is basically standing by and hoping VIA and the Government of Ontario will resolve the matter. If it is resolved between them, then they will look at the answer you come up with. Is that fair?

Mr. Roberts: Yes; and I think that is the way it should be.

Mr. Mazankowski: Yes.

Those are all the questions I have, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Thank you, Mr. Mazankowski.

[Traduction]

ministère des Transports a-t-il laissé entendre qu'il serait prêt à assumer une plus grande part du fardeau financier si VIA élargissait son rôle?

M. Roberts: Comme je l'ai dit, nous avons fait un exposé devant deux ministres, pour expliquer qu'actuellement, les pertes étaient de l'ordre de 9 millions de dollars, et nous avons proposé un service qui coûterait à VIA, au gouvernement fédéral donc, environ 5.8 millions de dollars. Le coût total serait donc réduit.

En outre, il y aurait réduction des coûts assumés par le gouvernement provincial. Pour l'instant, la situation est intenable, car la province d'Ontario subventionne l'ONR. Elle subventionne également des trains qui empruntent les voies du CN vers Toronto. Le gouvernement fédéral subventionne les autobus qui ont remplacé certains trains et qui sont la propriété de l'ONR. C'est un véritable méli-mélo. Il faut vraiment y voir, et je vous ai dit quelles solutions nous avions proposées. Il n'y aura pas d'augmentation du coût total, car la rationalisation va entraîner une baisse des coûts.

M. Mazankowski: Est-ce que le ministère fédéral des Transports s'occupe activement de ce problème? S'il s'avère que c'est véritablement sa responsabilité, je pense que naturellement, il devrait accepter une plus grande partie du fardeau financier, et étant donné que vous, vous pouvez, en assumant la responsabilité de ce service, faire passer la perte de 9 millions de dollars à 5.8 millions de dollars, le ministère fédéral des Transports a-t-il pris des mesures pour démêler la situation?

M. Roberts: En fait, nous sommes l'organisme chargé de s'en occuper, et c'est nous qui devons offrir le service. C'est nous, également, qui devons contacter le gouvernement de l'Ontario, en informant Transports Canada de l'évolution de la situation. Si nous pouvons parvenir à une entente avec le gouvernement ontarien, entente que devra entériner le ministre des Transports, il faudra néanmoins que le gouvernement de l'Ontario et nous-mêmes nous présentions devant la Commission canadienne des transports pour obtenir son approbation.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Roberts: Il faut donc que toutes ces étapes soient franchies.

M. Mazankowski: Je vois. Je suppose que le ministère des Transports attend, dans l'espoir que VIA et le gouvernement de l'Ontario résoudront cette question. Si elle est résolue, il décidera alors de parapher la décision. C'est cela, n'est-ce pas?

M. Roberts: Oui. Je pense que c'est ainsi que cela doit être.

M. Mazankowski: En effet.

Monsieur le président, j'ai terminé.

Le président suppléant (M. Benjamin): Merci, monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: I think Mr. Roberts may have some information he may want to . . .

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Mazankowski, with so few of us here, three of us may get another two rounds each.

Mr. Roberts: Yes, Mr. Chairman, there was the question of the equipment, and I have the information now for Mr. Mazankowski. We were talking about total active fleet at the moment; active number of units. In car equipment, we have 868 units. In diesel locomotives, steam generators, baggage generators, electric generators, that type of thing, we have 236 active units. So in total there are about 1,100 units, and then we have 82 rail diesel cars, self-propelled cars, that are in the active fleet.

• 2040

As to the second part of your question, our future requirements will depend on the services that we will be providing in the future. We still have in this fleet 120 ice-activated air conditioned cars—the old ice box cars—where we hump 400 pound blocks of ice into the ice cube tray under the car. There is no doubt about it that we have to phase ourselves out of that; there also is no doubt that we are going to require more equipment. We are going to public tender on more self-propelled cars early next year and we will have to revalue the 50 LRC cars to see if they prove out in the marketplace and with operating efficiency. If that is the case, then there is no doubt in my mind that we are going to have to order more of that equipment.

Mr. Mazankowski: Good, okay.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you, Mr. Chairman. This morning Mr. Reid put a question to Mr. Roberts concerning the unilingual listing of VIA's number in a telephone directory. I have some reason to believe that Mr. Roberts has an answer to that and maybe, before I start my questioning, he could put that answer on the record as well.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): You want a phone number. Okay, Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Yes, Mr. Chairman. The telephone book in question was published in July 1980. It is an area telephone book that includes various cities in the vicinity of St. Catharines. St. Catharines happens to be one of the communities. In all the other communities there is a perfectly bilingual telephone listing for VIA, but the telephoen company apparently made a mistake in publishing this particular telephone book and they really made it unilingual French. They promised us that in the next issue of the telephone book it would be bilingual.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you. Mr. Chairman, I would like to follow up on a line of questioning that was alluded to this morning briefly. I learned in this morning's testimony—I guess I knew it before but it really did not hit home—the incongruity of the situation that VIA does not own the railway stations it uses; they are still owned by

[Translation]

M. Mazankowski: Je pense que M. Roberts a des renseignements qu'il voudra . . .

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Mazankowski, nous ne sommes que trois et nous pourrions peut-être obtenir deux tours chacun encore.

M. Roberts: Monsieur le président, M. Mazankowski a posé une question au sujet de l'équipement et j'ai les renseignements. Notre parc total représente 868 wagons. D'autre part, nous avons 236 unités représentant des locomotives diesel, des génératrices à vapeur, des génératrices de wagon à bagages, et de l'équipement de même type, comme des génératrices électriques. Au total, nous avons donc 1,100 unités, et en plus, il y a 82 wagons diesels, des wagons autopropulsés, qui font partie de notre parc.

Quand à la deuxième partie de votre question, à savoir si cela satisfera à nos besoins futurs, eh bien, tout dépendra des services que nous offrirons alors. Nous avons encore 120 wagons climatisés à la glace, car il s'agit d'anciens wagons frigorifiés que nous avons convertis. Nous devons charger 400 livres de glace en cubes sous le wagon. Il est entendu que nous devons nous en débarrasser, si bien que nous devons les remplacer, et nous procéderons en faisant des appels d'offres pour acheter plus de wagons autopropulsés l'année prochaine. Il nous faudra également évaluer la rentabilité de nos 50 wagons LRC. S'ils passent le test, nous allons sûrement en commander plus.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci, monsieur le président. M. Reid a posé une question, ce matin, au sujet de l'inscription unilingue de VIA dans un annuaire téléphonique. Je suppose que M. Roberts a une explication à cela et avant que je ne pose mes questions, il pourrait peut-être nous la donner.

Le président suppléant (M. Benjamin): Vous voulez donc un numéro de téléphone. Allez-y, monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, l'annuaire téléphonique en question a été publié en juillet 1980. Il s'agit d'un annuaire régional, qui couvre diverses villes dans la région de St. Catharines. St. Catharines en fait partie. Les inscriptions de VIA dans les sections couvrant toutes les autres villes, sauf St. Catharines, sont bilingues, et il semble que ce soit un oubli dans ce cas-là de la part de la société de téléphone, qui n'a publié les renseignements concernant VIA qu'en français. On nous a promis que cet oubli serait redressé dans la nouvelle édition.

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci. Monsieur le président, je voudrais revenir à des questions qui ont déjà été posées ce matin. J'ai appris ce matin, même si je suppose que je le savais sans vraiment avoir pris conscience des implications que cela comportait, que VIA n'est pas propriétaire des gares qu'elle utilise. Ces gares appartiennent toujours au CN et au

[Texte]

CN or CP. It seems to me that the CN stations are on land that has a fancy title, Canadian Government railway lands or something in that nature. Have you made any move with CN to acquire that property since you are in effect the only user or certainly the main user of the railway stations and the surrounding property?

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Dionne, yes, we have made those moves. The stations involved in the Canadian Government railway and the lands that go with the station were really entrusted to Canadian National Railways some years back, of course. Canadian National is looking for compensation from VIA for the acquisition of those stations. We do not believe that is really playing the game fair. I think those stations in the ex-Canadian government railway system should be entrusted to VIA now that we have become responsible for all rail passenger services, on those lines and that we should make the transaction in that way. For any investments in those stations that have not been depreciated, then we would see it very fair that we pay for that, of course, but the stations and the land that have been part of the Canadian government railway system that were entrusted to Canadian National, we do not believe we should pay for and should not be charged to the passenger business.

• 2045

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Have VIA and CN done any negotiating with regard to price? Have they given you a price that they want for these facilities and lands?

Mr. Roberts: No, I do not believe they have. In any event, the whole question is not in Transport Canada's hands, as I understand it, and it is one thing that we would really like to see resolved.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): How much did CN pay for that?

Mr. Roberts: Nothing, Mr. Dionne, as I understand it. All the lands, all of the right-of-way and all of the facilities were entrusted to Canadian National Railways.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): The facilities as well, so they were built at public expense.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): They were taken over from bankrupt railways.

Mr. Roberts: Yes, that is what it amounts to. It was taken over from bankrupt railways and entrusted to Canadian National Railways.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): So what you are telling me really is that they want to appreciate nothing and make it something.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Dionne, I think you have it just about right.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Well, it seems to me, as I said before, a little incongruous that you have to rent these facilities, I assume, from CN. Are you paying CN rent for them?

[Traduction]

CP. Il me semble que les gares du CN sont situées sur des terres qui portent le titre ronflant, terrains ferroviaires du gouvernement canadien. Avez-vous contacté le CN afin d'acquiescer cette propriété, puisqu'en fait, vous êtes le principal usager, voire le seul, des gares de chemins de fer et des terrains avoisinants?

M. Roberts: Monsieur le président, monsieur Dionne, oui, nous avons contacté le CN. Les gares sont situées sur des terrains appartenant au gouvernement canadien qui ont été remis au Canadien National il y a plusieurs années. Le CN voudrait obtenir un dédommagement de VIA au moment où il lui transmettra les titres. Nous ne pensons pas que ce soit équitable. Je pense que ces gares font partie de l'ancien réseau de chemins de fer du gouvernement canadien et devraient être remises à Via, puisque nous avons désormais la responsabilité de tous les services voyageurs. C'est ainsi que la transaction devrait être faite. Pour tout investissement dans ces gares qui n'aurait pas encore été amorti, nous pensons qu'il serait équitable que nous donnions au CN un dédommagement, mais les gares et les terrains avoisinants qui ont fait partie du réseau ferroviaire du gouvernement canadien et qui ont été transmis au CN ne devraient pas nous être vendus, et le service voyageurs ne devrait pas avoir de frais supplémentaires à assumer à cause de cela.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Est-ce que vous avez déjà négocié un prix quelconque avec le CN? Le CN vous a-t-il dit combien il exigeait pour ces installations et ces terrains?

M. Roberts: Non. De toute façon, c'est Transports Canada qui s'occupe de cette question et nous voudrions bien la voir résolue.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Combien le CN a-t-il dû verser?

M. Roberts: Rien du tout, monsieur Dionne. Tous les terrains, tous les droits de passage et toutes les installations ont été remis au CN gratuitement.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Les installations également, car je suppose qu'elles ont été construites à même les deniers publics.

Le président suppléant (M. Benjamin): Elles avaient été reprises de sociétés de chemins de fer qui avaient fait faillite.

M. Roberts: En effet. On a repris les installations des sociétés de chemins de fer en faillite, pour les remettre au CN.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Autrement dit, le CN veut réaliser des bénéfices sur quelque chose qui ne lui a rien coûté.

M. Roberts: Monsieur Dionne, cela se résume à cela.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): A mon avis, comme je l'ai déjà dit, il semble singulier que vous deviez verser au CN un loyer pour ces installations. Vous payez un loyer, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Roberts: Right now, Mr. Dionne, the remarks I made about R-6313 this morning . . .

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Ah, 63.13. So you do not know what you are paying for.

Mr. Roberts: We really do not know what we are paying for.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Okay, I will not pursue that one any further.

You mentioned in reply to a question from Mr. Mazankowski with regard to equipment that you still had cars in which you have to use ice for refrigeration. I found that one a little incredible. What are these cars used for?

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Dionne, they are being used in southwestern Ontario, Montreal to Toronto, and in the Maritimes.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): For refrigeration purposes?

Mr. Roberts: For regular travel, but in the summer time we have to make sure that we keep the ice boxes filled so the passengers will not . . .

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Melt.

M. Roberts: Melt.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): It is okay if the ice does.

Mr. Roberts: So we are keeping the iceman in business.

Mr. Mazankowski: All that weight that you have to carry around must be cutting into your energy efficiency.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): That sounds like a rather antiquated way to run a railroad all right enough. You spoke about self-propelled cars as well. I believe you said that you were about to tender or have tendered on some self-propelled cars. Are there manufacturers in Canada that are capable of building those cars or are you tendering outside of Canada?

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Dionne, yes, there are manufacturers in Canada that are capable of manufacturing self-propelled cars. There is one design on the market that is a very reliable design and those cars, called rail diesel cars, were made by the Budd Company. Rail diesel cars have been manufactured in Canada by Canadian builders with a licence with the Budd Company, so I do not think there is a problem there. I do not think we are going to have to go offshore for the purchase of the equipment. I think we have the manufacturing capability in Canada to produce them in Canada.

• 2050

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Thank you, Mr. Chairman. Those are all my questions for now, so if you wish

[Translation]

M. Roberts: Pour l'instant, monsieur Dionne, nous sommes régis par le R-6313, dont j'ai parlé ce matin . . .

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Ah oui. Vous ne savez donc pas ce que vous versez.

M. Roberts: Nous ne savons pas ce que nous versons, en effet.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je vois. Je m'arrêterai là.

En réponse à une question de M. Mazankowski, vous avez parlé de wagons qui étaient climatisés avec des cubes de glace. Je trouve cela aberrant. A quoi servent ces wagons?

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, nous nous en servons dans le sud-ouest de l'Ontario, entre Montréal et Toronto, et dans les Maritimes.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Pour frigorifier?

M. Roberts: Non, pour des voyages normaux, mais en été, il nous faut nous assurer que le compartiment à glace est rempli, pour que les voyageurs ne . . .

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Fondent pas.

M. Roberts: C'est cela.

Le président suppléant (M. Benjamin): Peu importe, si la glace, elle, fond.

M. Roberts: C'est comme cela que les marchands de glace font fortune.

M. Mazankowski: Tout ce poids supplémentaire ne vous permet pas de réduire l'énergie que vous consommez, je suppose.

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Il me semble que c'est une façon un peu vétuste de procéder. Vous avez parlé de wagons autopropulsés. Vous avez dit que vous lanceriez des appels d'offres, si ce n'est déjà fait. Ces wagons sont-ils fabriqués au Canada? Pouvez-vous trouver un manufacturier ici même, ou devrez-vous faire vos appels d'offres à l'étranger?

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Roberts.

M. Roberts: Monsieur le président, il existe des manufacturiers canadiens capables de fabriquer des wagons autopropulsés. Il existe un modèle sur le marché, très fiable, le wagon ferroviaire diesel, fabriqué par la société Budd. D'autres manufacturiers canadiens ont fabriqué les mêmes wagons en vertu du brevet que détient la société Budd. Nous n'aurons donc pas de problème de ce côté-là. Je ne pense pas que nous devions aller à l'étranger pour acheter cet équipement, car il peut parfaitement bien être fabriqué au Canada.

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Merci, monsieur le président. J'ai terminé. Si vous voulez poser des questions,

[Texte]

to ask some questions, Mr. Chairman, I am sure the committee will indulge you.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Well, I hope Mr. Mazankowski will agree that I have taken my turn up here so that this is reasonably legal.

Mr. Mazankowski: What a way to run a railroad.

Mr. Dionne (Northumberland-Miramichi): Oh, what tangled webs we weave.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): I want to say, Mr. Roberts, that as temporary and unannounced and unexpected chairman, Mr. Dionne and Mr. Mazankowski and I are feeling a little embarrassed right now. I regret the absence of my colleague and I know Mr. Mazankowski regrets the absence of his and so does Mr. Dionne because we have always felt in this committee, and I am sure in others, that as a matter of courtesy to people who come here as witnesses, we try to be here in some numbers, and I apologize for myself and I presume for my two other colleagues and I hope you will not take this personally. Now, if I could go down to the other end of the table and get my material, I could put my questions.

One point I wanted to make, Mr. Roberts: I wanted to express some appreciation for some thank you's I have had from some senior citizens. I wrote to Mr. Campbell about a year ago, asking to please keep the discount for senior citizens over the Christmas and New Year's period, and I am pleased to find that you are going to do that this Christmas. There are a lot of the seniors from the east to the west coast who are going to appreciate it, and I hope it will increase your ridership.

Mr. Roberts: Well, thank you very much for that help.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Now, let us get down to where I want to get and at you; not really.

On the matter what that we were into this morning on high speed trains and the LRCs, in your negotiations with the railways between now and April 1, with both the old and mostly worn-out conventional equipment you have now, it is still possible to have faster schedules than you presently have; then when the LRC comes on, surely you will not be agreeing to an average of a 48 mph schedule in the Montreal-Toronto or Quebec-Windsor corridor, or indeed when those LRCs move on out to the Atlantic region or the prairies; that you will, in fact, require something of significantly higher speeds and faster schedules. With the present state of the right-of-way signal systems, and I know more about the prairie region, is it not correct that you could have an LRC or even a conventional train running at an average of 60 or 65 mph on most subdivisions where passenger trains presently operate? What are the prospects in your new operating agreement of getting those kinds of faster schedules with both railways?

Mr. Roberts: Well, Mr. Chairman, we are certainly going to go after them. There is no doubt that the LRC with its suspension, with its ability to do 30 to 40 per cent more speed in curves will certainly help us reduce the travel time. On the other hand, we are going to have to have the co-operation of the railways, and all I can say is that we are going to try to negotiate the best situation we can. There is no doubt that we

[Traduction]

monsieur le président, je suis sûr que le comité n'y verra pas d'inconvénient.

Le président suppléant (M. Benjamin): J'espère que M. Mazankowski n'y trouvera rien à redire, car j'assume la présidence dans des circonstances spéciales.

M. Mazankowski: Quelle administration!

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Que c'est compliqué.

Le président suppléant (M. Benjamin): Monsieur Roberts, puisque je suis devenu président intérimaire dans des circonstances très fortuites, M. Dionne, M. Mazankowski et moi-même sommes un peu mal à l'aise. Je déplore l'absence de mon collègue, tout comme M. Mazankowski et M. Dionne, car nous avons toujours pensé, comme c'est le cas dans les autres comités, qu'il n'était que courtois à l'égard de nos témoins d'être représentés ici en nombre. Je vous prie de m'excuser et d'accepter également les excuses de mes deux collègues. J'espère que vous ne penserez pas que c'est un affront. Il me faut chercher mes documents de séance, à ma place habituelle, pour pouvoir vous poser des questions.

Monsieur Roberts, je voudrais vous transmettre certains remerciements de la part de personnes âgées. J'ai écrit à M. Campbell il y a environ un an en lui demandant de maintenir les réductions offertes aux personnes âgées pendant la période de Noël et du Jour de l'an et j'ai été ravi de constater que vous avez acquiescé à ma demande. Il y a beaucoup de personnes âgées de la côte Est, comme de la côte Ouest, qui vous en seront très reconnaissantes. J'espère que cela augmentera votre clientèle.

M. Roberts: Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Benjamin): Maintenant, je vais me fâcher un peu contre vous.

Nous avons abordé ce matin la question des trains à grande vitesse et des wagons LRC. Malgré l'équipement vétuste, conventionnel et usé que vous avez actuellement, vous arrivez quand même à raccourcir la durée des trajets; avec l'avènement des LRC, vous n'accepterez sûrement pas une vitesse moyenne de 48 milles à l'heure entre Montréal et Toronto ou entre Québec et Windsor, ni même sur les trajets de la région atlantique ou des Prairies. Vous voudrez alors obtenir des vitesses beaucoup plus élevées et des durées de parcours beaucoup plus courtes. Avec le système actuel de signalisation n'est-il pas vrai que vos LRC ou même vos trains conventionnels pourraient voyager à une vitesse moyenne de 60 ou 65 milles à l'heure sur la plupart des parcours? Allez-vous donc essayer de réaménager les horaires des deux sociétés pour raccourcir la durée des voyages?

M. Roberts: Monsieur le président, nous allons sûrement essayer. Il est entendu que le LRC, grâce à sa meilleure suspension et à sa possibilité de rouler 30 ou 40 p. 100 plus vite dans les courbes, nous permettra de réduire la durée des parcours. Néanmoins, il nous faudra obtenir la collaboration des sociétés de chemins de fer et je ne puis que vous assurer que nous allons essayer de négocier la meilleure entente possi-

[Text]

cannot go out and buy equipment that is capable of higher speeds without taking full advantage of the track that we have.

• 2055

Now, you know, I believe that we have some of the best track in the world in Canada because with the size of the freight trains we are operating we have to have first-class track to keep those trains on the track, but unfortunately, with conventional equipment, the passage of those freight trains on our tracks causes deviations on the track that make a ride on a conventional train very rough at times, much rougher than it normally should be. With the LRC and the new suspension, the imperfections in the track would largely be eliminated by the suspension system and we hope that we will get a marked improvement in the ride and, therefore, be able to take full advantage of the speed without passenger discomfort but naturally, as I said, we will have to get the co-operation of the railways, because right now there really is not any lever that we can use on the railways except action through the CTC to shorten schedules. There has already been a couple of instances where the situation has gone to the CTC, and it has resulted in some tightening up of the schedules. So at the present time Mr. Benjamin, we are going to be going after as tight a schedule as we possibly can.

The Acting Chairman (Mr. Benjamin): Yes. Well, I can appreciate the word "tight" in terms of departure and arrival, but I am talking about a faster average miles per hour. One thing that has bothered me for a number of years, even prior to VIA coming into existence, was that in the days of steam engines and in the early days of the diesel we ran a larger number of trains with small sidings and what not. We ran a larger number of trains including in the summertime eight passenger trains a day on each of CP and CN and there did not seem to be any trouble about mixing a faster-scheduled passenger train in with a larger number of freight trains then. Now I submit, Mr. Roberts, that VIA Rail may not have been sold a bill of goods but it has been stuck with a bill of goods from both CN and CP in that their protestations about the line having reached its potential volume of traffic because of freight service prevents them from agreeing with you to allow faster schedules or a large number of passenger trains, and I think, if you will pardon the expression, that is a lot of bull. I would like your comments on that and on what kind of negotiations you will carry on with both railways in your new operating agreement.

Mr. Roberts: Well, Mr. Chairman, there is a definite problem. At one time I agree with you that, when we had steam locomotives, freight trains were comparatively short and those freight trains could be moved from siding to siding so that the passenger trains could be operated and there is no doubt that we used to move a great number of trains, but a lot of things have changed since then.

• 2100

At one time, loadings in freight cars were 40 tons, and then went to 70 tons and now they are up to 100 tons; and where the railways used to operate short freight trains because of the

[Translation]

ble. Il est entendu que nous ne pouvons pas acheter du nouvel équipement, capable de plus grande vitesse, sans avoir tiré le maximum du potentiel actuel.

Je pense que nos rails sont parmi les meilleurs au monde car, étant donné la taille de nos trains de marchandises, nous devons avoir des rails de premier ordre; malheureusement nos rails subissent des déviations à cause de ces trains et notre équipement conventionnel ne permet pas des voyages très confortables sur ces rails déformés. Les LRC, équipés d'une nouvelle suspension, permettront de supprimer les imperfections de la voie ferrée et nous espérons pouvoir tirer tous les avantages possibles de notre vitesse accrue, tout en maintenant le confort de nos voyageurs. Comme je l'ai déjà dit, il nous faudra pouvoir compter sur la collaboration des sociétés de chemins de fer car, à l'heure actuelle, nous avons épuisé tous nos moyens et il ne nous reste plus que le recours à la CCT pour obtenir des temps de trajet plus courts. A quelques reprises, nous avons saisi la CCT de la question et nous avons obtenu gain de cause. Monsieur Benjamin, je puis vous assurer que nous voulons raccourcir au maximum les temps de parcours.

Le président suppléant (M. Benjamin): Je vois. Je comprends bien que vous parliez de durée de voyage plus «courte» c'est-à-dire rapprochant l'heure d'arrivée de l'heure de départ, mais je songeais plutôt à la moyenne horaire des trains. Depuis plusieurs années, même avant l'existence de Via, et c'était du temps des locomotives à vapeur, alors qu'on commençait à peine à utiliser le diesel, nous avions quand même un plus grand nombre de trains, malgré le nombre limité de voies. Nous avions plus de trains, y compris 8 trains quotidiens l'été, tant du CN que du CP, et on ne semblait pas éprouver de difficultés du côté des horaires, malgré le grand nombre de trains de fret qui existaient alors. Monsieur Roberts, Via s'est manifestement fait rouler, si je puis employer ce mot, par le CN et de CP, qui ne cessent de clamer que les voies ont atteint leur capacité maximale à cause de l'importance des services de marchandises et utilisent ce prétexte pour ne pas permettre une augmentation du nombre de trains de voyageurs. Pardonnez-moi mais je pense que ce sont des balivernes. Pouvez-vous me dire quel genre de négociations vous entendez poursuivre avec les sociétés de chemins de fer pour le nouvel accord d'exploitation?

M. Roberts: Monsieur le président, il existe un véritable problème. Quand nous utilisions les locomotives à vapeur, les trains de marchandises étaient plus courts et nous pouvions certainement les faire dévier d'une voie à l'autre pour permettre le passage des trains de voyageurs. Il est entendu que nous avions alors un grand nombre de trains mais la situation a beaucoup évolué depuis.

A une époque, les wagons de marchandises étaient chargés à 40 tonnes, puis cela est passé à 70 tonnes et aujourd'hui cela va jusqu'à 100 tonnes. De même, la cause des limitations des

[Texte]

capability of the steam locomotive and the rest of it, we are now operating trains of 100 cars and 125 cars, and they are much more difficult to operate than short trains.

But, of course, the whole rate structure of the railways is dependent on heavy cars in long trains; so really what we have done over the years is built freight railways in Canada and reduced the passenger trains. Now what we are looking to is an improvement in the passenger trains and there is no doubt that there is a conflict, and there is a conflict in many parts of the country.

We know what to do in the corridors where it can be justified. We are saying that in any event, we should not be operating any faster than 90 miles an hour on track where there is a combination of freight and passenger; and you can see centres like Calgary-Edmonton, you can see corridors like Windsor-Quebec City where there is no doubt that a separate right-of-way for passenger trains could be justified. But if you take the situation where, on the transcontinental railway of both railways, you are running very long freight trains and super-imposing passenger trains, there is a difficulty—there is a basic difficulty. The way they handled it in the United States, or the way they tried to handle it, was to pass a law that directed railways to ensure that passenger trains had right over freight trains, to try and get around it.

The Chairman: Mr. Benjamin, could I throw in a little supplementary there?

Mr. Benjamin: Yes; but I just do not buy that, Mr. Chairman, to Mr. Roberts.

In the days when we had that larger number of trains, I appreciate that they were lighter, smaller loads, smaller cars—40- and 50-ton cars instead of 1,600-ton ones—and also the infrastructure that we have today compared to then: in those days it was 85— and 100-pound steel—there was no welded rail, no ribbon rail; there was no CTC; there was no double-tracking, or little or none of it; and they ran a larger number of trains and a mixture.

There always has been, in the whole history of railroads, a difficulty mixing passenger trains and freight trains: there is nothing new about that; but as I recall, being in a dispatcher's office or a night-operator telegrapher, the first-class trains took preference, and there were even first-class freight trains but they were secondary to the passenger trains, and we ran a mix on trackage and no signal systems, and at speeds—I can remember the silk trains and the transcontinental passenger trains, six of them in the winter time and eight of them in the summer—at speeds far in excess of what freight trains were doing, relatively speaking.

I just think that the railroads are getting away with a bill of goods, that they can, in fact, mesh an average 75-80 mile an hour passenger train schedule in with their freight train service, and I just hope that when you are negotiating the next operating agreement, you are going to come down pretty damn hard on them.

Mr. Roberts: Well, Mr. Benjamin, I have looked at railway operations around the world now—I have been lucky enough

[Traduction]

locomotives à vapeur, les trains n'étaient pas très longs alors qu'aujourd'hui, nous avons des trains de 100 à 125 wagons qui sont beaucoup plus difficiles à manier.

Mais évidemment, toute la structure tarifaire des chemins de fer se fonde sur des trains très longs et des charges très élevées. Par conséquent, depuis des années, nous ne cessons d'augmenter nos opérations de fret et de réduire le nombre des trains de passagers. Aujourd'hui, nous voulons améliorer le service aux passagers et cela provoque des conflits dans de nombreuses régions.

Nous savons ce qu'il faut faire dans les corridors où cela se justifie. Nous prétendons que, de toute façon, nous ne devons pas dépasser 90 milles à l'heure sur les voies empruntées à la fois par le fret et par les passagers. Dans des centres comme Calgary ou Edmonton, des corridors comme Windsor-Québec, il ne fait pas de doute que des voies séparées et prioritaires pour les passagers se justifieraient. Par contre, sur la ligne transcontinentale des deux compagnies, vous avez des trains de fret très longs en même temps que des trains de passagers et là, il y a une difficulté, un problème véritable. Pour régler ou essayer de régler ce problème, les États-Unis ont adopté une loi, obligeant les compagnies de chemins de fer à donner la priorité aux trains de passagers.

Le président: Monsieur Benjamin, vous me permettez une question supplémentaire?

M. Benjamin: Oui je voudrais dire à M. Roberts que je ne crois pas en son explication.

Je sais bien qu'il fut un temps où les trains étaient plus nombreux; ils étaient plus légers, les charges étaient moins importantes, les wagons étaient plus petits, c'était des wagons de 40 ou de 50 tonnes et non pas de 1,600 tonnes. Je sais qu'à l'époque l'infrastructure était différente, en se servait d'acier de 80 et de 100 livres et les rails n'étaient pas soudés, il n'y avait pas de longs rails, pas de CCT, pas de doubles voies, ou très peu. Il y avait des trains plus nombreux et le fret et les passagers passaient sur les mêmes rails.

Mais le mélange des trains de passagers et du fret a toujours posé des problèmes; cela n'est pas nouveau. Je me souviens du temps où je travaillais dans la salle d'aiguillage et du temps où j'étais télégraphiste de nuit: les trains de première classe avaient la priorité; il y avait même des trains de fret de première classe, mais ils passaient après les trains de passagers. En tout cas, tous passaient sur les mêmes voies et pourtant il n'y avait pas de signalisation et les vitesses, je me souviens des trains de soir et des trains de passagers transcontinentaux, six l'hiver et huit l'été: ils allaient beaucoup plus vite que les trains de fret, relativement parlant.

J'ai l'impression que les chemins de fer ont l'intention de s'en tirer avec une solution de facilité et qu'en réalité, il est très possible de conjuguer un horaire de trains de passagers allant à 75 ou 80 milles à l'heure avec le service de fret. Je peux seulement espérer que la prochaine fois que vous négocierez un accord sur les opérations vous allez leur serrer la vis.

M. Roberts: Monsieur Benjamin, j'ai eu la chance d'étudier de près des chemins de fer dans le monde entier et j'ai pu

[Text]

to be able to do that—and the difference between the operation of railways in North America and the operation of railways anywhere else is the fact that we have freight railways, we run big trains, heavy trains. The only other place in which they are going to begin to do that is the Soviet Union. In the Soviet Union, they handle an awful lot of traffic on their railroads, but if you take a transcontinental, the Trans-Siberian, as they would have it, all their trains would average approximately 35 miles an hour—that includes freight trains, passenger trains and everything else. They just move trains along the track, they can be freight trains, passenger trains, oil trains, container trains, or whatever, they all move at the same speed. They move one heck of a lot of tonnage across the expanse of the Soviet Union, probably 60 per cent of all the freight business involved and most of the passenger business, except for air—and you know why it is air, it is because there are no roads. Really, in North America we have these blinking big cars, and we are running them in such large freight trains that you are impeded by the weight, the size of the freight train. If you have a short, fast-running train, you can move an awful lot more trains than you can with a big train, but the cost of moving them I do not think would justify the existing freight rate level in Canada. That is my opinion of it.

• 2105

When we go to put in the LRC, we are going to get the best schedules we possibly can get, and if we are not satisfied with those, we are going to howl—and I hope we can get some help from the Standing Committee on Transport and Communications. There is no doubt about it, we should try to get the best schedules we possibly can with the shortest over-the-road time, but it is going to be difficult. There is no doubt about that.

The Chairman: I would just point out to Mr. Roberts that we are a very specialized committee, we are just Transport; Communications is a different committee now.

Mr. Roberts: It has been dropped; I am sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: That is quite all right.

Mr. Benjamin, do you have a final question?

Mr. Benjamin: I could go on here until midnight.

The Chairman: No, you cannot.

Mr. Benjamin: I just wanted to throw in a couple of other things to Mr. Roberts. I still do not buy his argument, because I remember nine-car silk trains, which had faster schedules than passenger trains, mixed in with long freight trains in the days of steam engines. The railways seemed to have no problem about scheduling their fast freights—the stock train the coast freight—and it interfered minimally with the passenger trains and the silk train. Do not tell me they cannot do that now, they sure as hell can.

Mr. Chairman, there is another little point I wanted to raise with Mr. Roberts, and I am looking here for other areas of

[Translation]

m'apercevoir que la différence entre les chemins de fer de l'Amérique du Nord et ceux du reste du monde ce sont nos trains de fret, des trains très longs et très lourdement chargés. Le seul pays qui envisage d'en faire autant, c'est l'Union soviétique. En Union soviétique, le trafic ferroviaire est énorme, mais le transcontinental, le train qu'ils appellent le Trans-Sibérien, et tous leurs autres trains font une moyenne de 35 milles à l'heure, ce qui comprend les trains de fret, les trains de passages, etc. Tous les trains se suivent tranquillement, qu'il s'agisse des trains de fret, de passagers, des trains pétroliers, des containers, ils vont tous à la même vitesse. Le tonnage ferroviaire d'un bout à l'autre de l'Union soviétique est énorme; il représente probablement 60 p. 100 du fret total et la majeure partie des transports de passagers se font également par train, à l'exception de l'avion, et si je parle d'avion, c'est qu'il n'y a pas de route. Mais en Amérique du Nord, nous avons ces monstrueux wagons et nos trains de marchandises sont tellement lourds et tellement longs que cela les ralentit. Si les trains sont petits et rapides, on peut en faire circuler beaucoup plus mais, à mon avis, les coûts qu'ils entraîneraient ne justifieraient plus les tarifs en vigueur actuellement au Canada.

Lorsque nous mettrons en service les trains légers et rapides, nous essayerons d'obtenir les meilleurs horaires possibles et si nous n'en sommes pas satisfaits, nous ferons beaucoup de bruit. J'espère d'ailleurs qu'à cette occasion, le Comité permanent des transports et des communications nous aidera. Il ne fait pas de doute que nous devons essayer d'obtenir les meilleurs horaires possibles dans les meilleurs délais possibles, mais il faut s'attendre à ce que cela soit difficile. Cela ne fait pas de doute.

Le président: Monsieur Roberts, je précise que notre comité se spécialise dans les transports et que les communications relèvent maintenant d'un autre comité.

M. Roberts: Vous les avez abandonnées, je suis désolé, monsieur le président.

Le président: Il n'y a pas de quoi.

Monsieur Benjamin, vous avez une dernière question?

M. Benjamin: je pourrais continuer jusqu'à minuit.

Le président: Non, vous ne le pouvez pas.

M. Benjamin: J'avais encore une ou deux questions à poser à M. Roberts. Je ne suis toujours pas d'accord avec lui, parce que je me souviens très bien d'un train de soieries de neuf wagons qui allait plus vite que des trains de passagers alternant avec des trains de marchandises très longs; je vous parle de l'époque de la locomotive à vapeur. Apparemment, il n'y avait pas de problèmes d'horaires et un minimum d'interférence entre les trains de marchandises rapides, trains à bestiaux et trains de fret côtier, et les trains de passagers ou trains de soieries. Ne venez pas me dire que ce n'est plus possible; bien sûr que c'est possible.

Monsieur le président, j'ai une dernière petite question à l'intention de M. Roberts. Je vois ici les autres sources de

[Texte]

revenue for VIA Rail. I am sure he has heard about all the fuss that been raised by members from all parties re the express, particularly CN, and particularly in areas like northern Ontario and Manitoba, where they do not have any roads and little or no air service and the railways' track is all they have. Would VIA be prepared, in addition to what you are already doing in small-parcel shipments, to enlarge upon that on a contractual or revenue-sharing base with both CN and CP, trucking companies, bus lines and that sort of thing, in areas like northern Ontario, Manitoba, and so forth? Also, have you considered moving carload lots of specialized traffic in a high-class car that you may rent, lease or own? You know the kind of thing I mean. It might be a carload lot of registered fur coats or whatever in competition with air freight or air express.

• 2110

Also, have you considered bidding on some mail contracts, both with the Post Office and with major printed matter shippers? I am thinking of carload lots of Simpson's and Eaton's catalogues, the sort of thing that can be hooked right behind the locomotive on one of your passenger trains does not need to arrive in 12 hours; it does not matter if it takes two or three days. This is another area of revenue that is either inadequate or has been vacated by other carriers.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: We have not looked at express, to be specific. There are many places where express is being handled on our trains but we are not in the express business. It is Canadian National or Canadian Pacific . . .

Mr. Benjamin: And they want out of that.

Mr. Roberts: . . . that is in the express business. I do not believe we should be mixing express and passenger. For the one organization, VIA, there is so much work to be done on the passenger side of things, and the expertise that is required in the movement of goods like express is quite different; it is a different type of business completely.

From my experience in the past, at one time express was removed from the passenger trains because express was interfering with the movement of passenger trains. Delay was caused the passenger train as a result of express. If you are in the common carrier area and you have to take all of the traffic offering, then you get into all kinds of problems like that. In places where there is a sparse population, where there is no alternative, that type of thing, I think we should continue to use the passenger train, if it is at appropriate hours and that type of thing, to move express; but we should not be the contractor. We should contract to someone else who is responsible for the express business, such as Canadian National or Canadian Pacific.

As far as mail is concerned, the second part of your question, we have already been approached by the Post Office because there is a concern. There is a concern especially in the corridor area, the Montreal-Toronto-Ottawa-Montreal trian-

[Traduction]

revenus de VIA. Notre témoin doit savoir que tous les partis ont fait beaucoup de bruit au sujet de l'express, en particulier celui du CN et en particulier dans des régions comme le Nord de l'Ontario et du Manitoba, où il n'existe pas de routes, et où les services aériens sont minimes: tout ce qu'il y a, c'est le chemin de fer. Est-ce que VIA serait prêt à élargir les services actuels d'expédition des petits colis, sur la base d'un contrat ou d'un partage des revenus avec le CN et le CP, les compagnies de camionnage, les lignes d'autobus, etc., dans des régions comme le Nord de l'Ontario et le Manitoba? D'autre part, est-ce que vous avez envisagé de regrouper des chargements spécialisés dans des wagons de haute classe qui pourraient être loués, achetés ou acquis en location vente? Vous savez ce que je veux dire, par exemple, des lots de manteaux de fourrure, des lots qui concurrencent les transports de marchandises ou les services-express aériens.

Enfin, avez-vous envisagé de solliciter des contrats postaux auprès du ministère des Postes et des principaux expéditeurs d'imprimés? Je pense à des lots de catalogues de Simpson ou d'Eaton. Un wagon pourrait être accroché directement à la locomotive d'un train de passagers et son contenu pourrait prendre deux ou trois jours pour arriver, n'aurait pas besoin d'être livré en 12 heures. C'est une autre possibilité de revenus, un service que les autres transporteurs ont du mal à assurer ou qu'ils ont complètement abandonné.

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Nous ne nous intéressons pas aux services-express en tant que tels. Nos trains relèvent souvent des services-express, mais, en règle générale, c'est en dehors de nos opérations. Le CN ou le CP . . .

M. Benjamin: Justement, ils n'en veulent plus.

M. Roberts: . . . sont les spécialistes de l'express. Je ne crois pas que ce soit une bonne idée de mélanger express et passagers. Via, qui est le seul organisme à s'occuper des passagers, a déjà suffisamment de travail comme cela pour ne pas avoir en plus des services-express qui exigent des qualifications passablement différentes. C'est un type d'entreprise très différent.

Je crois d'ailleurs qu'à une époque les services-express furent séparés des services de passagers parce qu'ils gênaient la circulation des trains de passagers. Il arrivait que l'Express retarde un train de passagers. Quand vous êtes un transporteur ordinaire et que vous êtes obligé d'accepter toute la clientèle qui se présente, vous vous heurtez forcément à des problèmes de ce genre. Dans les régions où la population est très dispersée, où il n'y a pas d'autres solutions, effectivement, nous devons continuer à utiliser les trains de passagers pour les services-express, à condition d'aménager les horaires avec discernement, mais il ne faudrait pas aller jusqu'à accepter des contrats. Au contraire, nous devons donner ces contrats à des spécialistes des services-express comme le Canadien national ou le Canadien pacific.

Quant au courrier, c'est la deuxième partie de votre question, le ministère des Postes nous a déjà parlé de ce problème. C'est un problème, surtout pour le triangle Montréal-Toronto-Ottawa-Montréal, où nous regroupons les vols. Là où le cour-

[Text]

gle, where we are consolidating flights and where the mail used to go on flights on a regular basis. Now apparently, with additional load factors and more baggage in the hold, we get to the all-up weight of the aircraft and you cannot put the mail in. Therefore, the mail is being delayed. There has to be a better, more regular mail delivery, and we have been speaking to the Post Office with respect to trains between Montreal and Toronto to begin with, but we have to find out the type of accommodation that is required. The Post Office is thinking of container mail that would be moved on a regular basis. You do not have to have big carloads of mail.

Mr. Benjamin: Like the old canvas baskets.

Mr. Roberts: Just a few containers that would be mechanically put into some kind of a car, and maybe on every train; a small lot on every train; and at the other end you just move it into the distribution centre. Maybe it would improve the mail service. So we are doing that. But what we are trying to impress on everybody is, do not give us things which are not compatible with providing a good passenger service, which is the original intention of VIA.

• 2115

Mr. Benjamin: With the Eaton's catalogue, Winnipeg, Calgary, Vancouver, Regina, and so forth, you could handle that because they would be in containers in one car. You would just dump it off and let somebody else worry about it.

Mr. Roberts: As long as it does not interfere with the capacity of the train, especially in the summertime, where we are up at car limit on the passenger train. You get into difficulty there as well. As long as it can logically be handled, then there is no reason why it should not be.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if Mr. Mazankowski, Mr. Harquail, and yourself want to ask some questions, then maybe I can get in again before 10.00 o'clock.

The Chairman: We will see what the clock does to us, Mr. Benjamin.

Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to begin by joining with those who have already welcomed Mr. Roberts and his team here; his corporate officials.

I am happy to report, Mr. Chairman, that I am still able to repeat what I put on the record some time ago, when I was quite prepared to make what I considered some pretty glowing remarks about how an individual like Mr. Roberts would qualify for, I am sure, in Canada, Mr. Railroad—a man who is very dedicated and very knowledgeable about that aspect of transportation in this country. I want to begin by saying I am delighted I am still in the position of being able to count myself among numbers in speaking in a positive way about what you are trying to do.

I will take the opportunity to indicate, as was introduced by my friend, Mr. Benjamin, on the matter of some of the other services, such as express and some other severe cutbacks we

[Translation]

rier empruntait les vols réguliers, nous avons maintenant des problèmes et il arrive que les routes soient pleines et que le courrier soit retardé. Nous avons besoin d'un service postal plus régulier et nous avons donc parlé au ministère des Postes; nous leur avons offert de commencer par transporter le courrier par train entre Montréal et Toronto mais nous ne savons pas encore quels wagons seront appropriés. Les postes envisagent de mettre le courrier dans des conteneurs qui seraient transportés régulièrement. Pour le courrier il n'est pas nécessaire d'avoir de gros wagons.

M. Benjamin: Comme les anciens sacs de toile.

M. Roberts: Quelques conteneurs qui seraient chargés mécaniquement sur un type de wagons, peut-être sur chaque train, un petit chargement sur chaque train. A destination, les conteneurs iraient directement au centre de tri. Cela améliorerait peut-être le service postal. Donc, nous nous occupons de cela. Mais ce que nous essayons de vous faire comprendre, c'est qu'il ne faut pas nous confier des chargements qui risquent de gêner le service aux passagers, car c'est la principale responsabilité de VIA.

M. Benjamin: Je reviens à l'idée d'expédier le catalogue de Eaton à Winnipeg, Calgary, Vancouver, Regina, etc.; cela vous serait tout à fait possible car les catalogues seraient dans un conteneur que vous vous contenteriez de déposer à la gare et, à partir de là, quelqu'un d'autre en prendrait la responsabilité.

M. Roberts: Tant que cela ne retarde pas les trains, surtout en été, lorsqu'ils sont pleins. Cela aussi, c'est un problème. A condition que cela s'insère sans heurts dans le service normal, je ne vois pas pourquoi nous ne le ferions pas.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, après que M. Mazankowski, M. Harquail et vous-même aurez posé vos questions, j'aurai peut-être encore une chance avant 10 heures?

Le président: Monsieur Benjamin, nous verrons comment la pendule se comportera.

Monsieur Harquail, je vous en prie.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Pour commencer, je m'associe à mes collègues qui ont déjà souhaité la bienvenue à M. Roberts et à son équipe.

Monsieur le président, il me fait plaisir de dire que ce que j'ai déclaré au sujet de M. Roberts il y a quelque temps vaut toujours. En effet, j'ai déjà dit à quel point il méritait le qualificatif de M. chemin de fer, par son dévouement et la connaissance qu'il a de ce secteur des transports au Canada. Vraiment, je suis heureux de pouvoir encore m'associer à ceux qui défendent vos aspirations et vos projets.

Puisque mon ami, M. Benjamin, en a déjà parlé, j'en profiterai pour revenir sur certains autres services, comme les services express, qui ont souffert de réductions assez graves, ce

[Texte]

are hearing about, I am becoming rather disturbed. It puts me in the position of being a bit suspicious of how long I am going to be able to feel the same way about Canadian National. But that is for another time.

The Chairman: December 18.

Mr. Harquail: Or the ninth?

I realize you are well separated, if not completely divorced from that organization, so that is not what we are going to talk about tonight.

Mr. Chairman, again, even though I must apologize for being late, I will take the opportunity, because we appear to have a little time tonight, to say that some pretty hard-nosed businessmen in a report not long ago, talking about the hours of the members of Parliament—we do not often get a chance to talk about this and I do not very often talk about it. I suppose it is similar. In some cases members work as hard as the dedication you have, Mr. Roberts, and when they said we work something like an 80-hour week, I can tell you I can believe that. Be that as it may, you might take that as partial explanation of there not being full attendance here tonight. But I am happy to have been able to come and to have an opportunity to talk a little with you about the Atlantic region, because obviously, in representation, this country is made up of regions, and we all fall into that trap, if it is one, of wanting to put forward the views and to talk more particularly about situations in our own given area.

When I hear about the LRC, the good scheduling that is going to come up, and all the modern equipment, then right away I want to hear from Mr. Roberts that yes, indeed, our plans are very much along the lines of introducing that kind of service and maintaining a good high standard of first-class service from Montreal to Halifax and in the general Atlantic area.

I have taken the opportunity of expressing a few views and opinions in the preliminary, because as I say, I have the sense that I will have a little more time tonight. Maybe as I go on, Mr. Roberts, if you can glean out the questions—as I have just indicated, one about the LRC—do you want to take some notes and then you can respond? You can correct me, but I had the impression when I raised the question about Christmas service that you are well off the mark; you have extra equipment, and from what I read, the test will be in the next couple of weeks, when we will know whether that has been met or not, especially from Montreal into the Halifax area, whether there will be an increase of service for Canadians who travel on VIA to the Maritimes for the Christmas holiday period.

• 2120

I wanted to talk a bit about attitudes, too—we discussed this with Air Canada and the CN—the attitudes of employees. I am interested to learn what your view is as to what stage you are at in your corporation in terms of attitudes to work, to the public, because we are always talking about service. That is the key word in your business. I have had occasion to travel a few times, and I am a little concerned, maybe because of the old equipment, about cleanliness, and also about service in

[Traduction]

qui a tout lieu de nous inquiéter. Ce qui m'inquiète d'ailleurs le plus, c'est que je commence à me demander pendant combien de temps je vais pouvoir continuer à défendre le Canadien National mais je parlerai de cela un autre jour.

Le président: Le 18 décembre.

M. Harquail: Ou bien le 9?

Je sais bien que nous sommes très séparés de cette organisation, pour ne pas dire que nous avons divorcé et par conséquent, nous n'en parlerons pas ce soir.

Monsieur le président, je vous prie de m'excuser d'être arrivé en retard, mais puisque nous semblons disposer d'un peu de temps ce soir, j'en profiterai pour parler d'un rapport pas très ancien, où des hommes d'affaire très sévères parlaient des horaires des députés... nous n'avons pas souvent l'occasion d'en parler, et moi non plus je n'en parle pas souvent. En tout cas, monsieur Roberts, je crois qu'on peut comparer votre dévouement à celui des députés, dont on dit qu'ils travaillent quelque chose comme 80 heures par semaine, ce qui est probablement exact. Quoi qu'il en soit, cela explique sûrement en partie que nous ne soyons pas très nombreux ce soir. En tout cas, je suis heureux d'avoir pu venir et de profiter de l'occasion pour vous parler de la région de l'Atlantique. En effet, ce pays comprend des régions très différentes et nous tombons d'ailleurs souvent dans ce piège du régionalisme quand nous cherchons à défendre la partie du pays dont nous venons.

On entend parler du train LRC, des excellents horaires dont ils bénéficieront, du matériel moderne, et, quand vous nous promettez tout cela, monsieur Roberts, quand vous parlez d'assurer un service de première classe de haute qualité entre Montréal et Halifax et la région de l'Atlantique en général, vous ne sauriez me faire plus plaisir.

Je me suis permis d'exprimer quelques points de vue et opinions, en guise d'introduction, car, comme je l'ai dit, j'ai le sentiment que nous disposons ce soir d'un peu plus de temps. Monsieur Roberts, au fur et à mesure que je parle, vous pouvez peut-être relever les questions, comme celles que je viens de poser sur les trains LRC—et les prendre en note, pour y répondre plus tard? Reprenez-moi si je me trompe, mais j'ai l'impression que vous vous trompez quand vous parlez du service de Noël. Vous avez du matériel supplémentaire et, d'après ce que j'ai lu, tout se décidera d'ici deux semaines; c'est alors que vous saurez si vous avez réussi ou pas, surtout entre Montréal et Halifax, s'il y aura une augmentation du service de passagers de VIA à destination des Maritimes pendant les vacances de Noël.

Maintenant, je voudrais parler du moral des employés; c'est un sujet que nous avons abordé également avec Air Canada et le CN. J'aimerais savoir où vous en êtes; quelles sont les attitudes de votre personnel face à leur travail, face au public, parce qu'en effet, tout se ramène toujours à une question de service. C'est le mot clef. Il m'est arrivé de prendre le train et je ne sais trop ce qu'il faut penser de la propreté, c'est peut-être à cause de la vétusté du matériel, et de la façon dont

[Text]

terms of the attitude of the staff, their attitude to the travelling public—whether it is good morning, how do you do, how are you, let us get on with the business, as opposed to what are you doing on this train today? If I can get away from you as quickly as possible, I will get to the back of the car, sit down and put my feet up, and then I will only have to bother with other duties once I get off this train. I am not generalizing here and I am not making any attack or any accusation. That happens in every business. But I would like to know from you, as the head of that corporation, what the status is right now in that area. Is there a problem?

Also, I made a note, when I wrote about attitude, about co-operation with the CN in relation to dispatchers and getting your trains moving. I was thinking, when Les was speaking a while ago, if some of the people were to come back who lived in Canada 40, 50 years ago and were to see what is going on today, I am sure some of them would turn white overnight. That is not to say that we are not interested in progress, that we do not want to advance with the times and that we are not going to meet the needs and demands of the times. We do not have to go back, we do not want to go back, we want to go forward. I am for that, I support that.

But it has to be done in an orderly fashion through planning, and we do not have to do it to the detriment of anyone else, as is being attempted by the CN right now. They say that they are losing bucks here—get rid of the passenger. Get rid of the passenger, that is fine, because that was not making any money for them. Now they are crying that they have to get out of express too. As I say, we are warming up for that one, because you are talking hundreds of jobs. It is a service that, until I am convinced otherwise, they can provide. There is no sense in just pulling the whistle and saying they are jumping out from the 19th floor because there were a few things going on down below. There is also an onus on them to be good administrators and executives and go out to find where the problems are, shape them up, be more efficient, get out and get that business and compete—because that is the name of the game too.

Referring to CP, when Mr. Sinclair was interviewed not long ago on the program *The Canadian Establishment*, they were having a board meeting. He had one question, in a 35-minute annual board meeting. One guy said, "What are they doing up there in Ottawa, giving all this money to the railroads?"—that was when we wrote off the debts. This shareholder was asking Mr. Sinclair, "Are you not worried about this?" He said, "Yes, we like competition." "But," he said, "your question relates to a company that is operated by the government, and when it is competition like that, operated by the government, so much the better for us." I thought that was a pretty powerful statement. I think there is a message in it as well, maybe, for us.

Mr. Benjamin: He would be getting more subsidies than CN did.

Mr. Harquail: Let us face it, I think we are all prepared to conclude that Mr. Sinclair is a pretty able businessman. But so are a lot of people in Canadian National, we are putting all our hopes in Mr. Roberts', being a pretty smart businessman

[Translation]

le personnel traite le public: est-ce que l'on nous souhaite le bonjour, comment allez-vous, comment vous portez-vous, ou bien est-ce que l'on nous regarde d'un air de dire: que diable faites-vous là, si vous n'étiez pas là je pourrais retourner dans mon wagon et allonger les jambes, je pourrais me tourner les pouces jusqu'à l'arrivée du train. Je ne veux pas généraliser et je n'attaque personne. Il y a des gens comme cela un peu partout. Mais je vous pose la question à vous, qui êtes à la tête de cette société: où en sommes-nous et y a-t-il un problème de ce genre?

Le comportement des employés m'amène à la question des relations entre le CN et les aiguilleurs. En les écoutant parler, tout à l'heure, je me disais que si certaines personnes qui ont vécu au Canada il y a 40 ou 50 ans revenaient aujourd'hui, leurs cheveux blanchiraient du jour au lendemain. Et ce n'est pas que nous nous désintéressions du progrès, que nous ne souhaitions pas aller avec notre temps et faire face aux changements qui s'imposent. Nous ne voulons pas revenir en arrière, rien ne nous force à le faire, nous voulons aller de l'avant. Je suis tout à fait d'accord, je suis en faveur de cela.

Mais il faut procéder avec ordre, il faut planifier, il ne faut pas progresser aux dépens d'un autre comme le CN essaie précisément de le faire. Ils disent qu'ils perdent de l'argent et que la seule solution c'est de se débarrasser des passagers. S'en débarrasser à tout prix. C'est parfait, parce qu'ils n'en tiraient aucun bénéfice. Mais maintenant, ils veulent se débarrasser aussi des services express. Et là, nous protestons parce que cela va supprimer des centaines d'emplois. Je ne sais pas si on réussira à me convaincre que c'est un service qu'ils ne peuvent pas assurer. C'est idiot de tirer la sonnette d'alarme et de sauter du 19ième étage sous prétexte que les 18 premiers étages ne présentent pas grand intérêt. De bons administrateurs tiendraient à découvrir quels sont les problèmes, à rechercher une plus grande efficacité, à forcer la concurrence parce que cela aussi, cela fait partie des règles du jeu.

Quant au CP, vous vous souviendrez du programme *The Canadian Establishment* où M. Sinclair était interviewé pendant une séance du conseil d'administration. La séance durait 35 minutes et il n'y avait qu'une seule question, un assistant qui a demandé: «Pourquoi Ottawa donne-t-il tellement d'argent aux chemins de fer?» ... c'était l'époque où nous avons remboursé la dette. Cet actionnaire demandait à M. Sinclair: «est-ce que cela ne vous inquiète pas?» Il répondait: «Non, nous aimons la concurrence. Mais n'oubliez pas que c'est une compagnie dirigée par le gouvernement et, ce genre de concurrence-là, c'est tout bénéfique pour nous». Cette observation-là m'a beaucoup frappé et je pense que nous devrions en tirer une leçon.

M. Benjamin: Il doit recevoir plus de subventions que le CN n'en recevait alors.

M. Harquail: Il ne faut pas nous leurrer. Je crois que nous reconnaissons tous en M. Sinclair un homme d'affaires particulièrement avisé. Mais il y en a aussi beaucoup au Canadien National et nous espérons tous que M. Roberts sera à la

[Texte]

as well, in addition to moving passengers in the service, you are looking after Canadian dollars and making good investments and that it is going to be a smartly operated business, from the business viewpoint.

So, I have taken the time to make those remarks and talk about the questions of co-operation with the CN, the attitude of employees, where we are at now with cleanliness and good service to the travelling public. Some of the other points I have asked you about were in terms of the kind of equipment we are going to get, when we are going to receive it in the Atlantic area, and how you see the next couple of years for us down there in terms of your passenger service.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you, Mr. Chairman. I thank you for your remarks, Mr. Harquail.

We are going to do our darndest to upgrade passenger service in Canada. Delivery of LRCs will start next year; we should have them in service by fall. I said this morning that we are trying to get LRC operation between Halifax, Moncton and Saint John by the fall of 1982. That is our plan right now. We want to have a look to determine, through market research and surveys, the type of service that is required in the Maritimes.

• 2125

We have made adjustments right now, adjustments that were obvious, with respect to the trans-continental train and the proper connections to the Maritimes. We had broken the one-day service from Halifax to Sydney and return; we have re-established that. We have made some changes because of the different timing of the Ocean going out of Montreal. There have been some changes between Campbellton and Moncton. We have to evaluate that to see how that stands. We know that there is quite a movement of people from the Quebec City area down to the Campbellton-Bathurst area. They had been cut off before. The train was going through Lévis during the night, late, and there has been an improvement in that. Generally the changes that were made on September 28 indicate that it was a good move from a passenger point of view in the Maritimes. We have increased our handlings.

There has been a lot of comment with respect to Edmundston and that whole territory, and we are looking at that. In the short term we have been speaking to Voyageur to see if there could not be better co-operation between VIA and the bus lines.

In terms of Christmas travel this year, for the first time, when we put out our timetable on September 29, there was an insert in the centre of the timetable which showed a train going from Halifax through to Toronto for the Christmas holiday, instead of the people from the Maritimes having to transfer to another train in Montreal—some of them will still be able to do that, but a portion of them will be able to make the run directly into Toronto. We are doing this because a lot

[Traduction]

hauteur. Il n'est pas chargé uniquement du transport des passagers, il a une influence sur le dollar canadien par les investissements qu'il fait et nous ne devons pas douter de la rentabilité de ses entreprises futures.

En résumé, je vous ai parlé de coopération avec le CN, du comportement des employés, de la propreté des wagons et du service aux voyageurs en règle générale. Je vous ai également posé des questions sur le matériel que nous avions l'intention d'acquérir et en particulier celui qui est destiné à la région de l'Atlantique; bref, comment voyez-vous les deux prochaines années?

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président. Monsieur Harquail, je vous remercie de vos observations.

Nous avons l'intention de faire tous les efforts possibles et imaginables pour améliorer les services aux passagers. Nous allons recevoir les premiers trains LRC au début de l'année prochaine et ils devraient entrer en service d'ici l'automne. J'ai dit ce matin que nous avions l'intention d'essayer de mettre des LRC en service entre Halifax, Moncton et Saint-Jean d'ici l'automne 1982. C'est le projet que nous avons pour l'instant. Avant de prendre des décisions sur le type de service nécessaire dans les Maritimes, nous voulons faire des études de marché et des enquêtes.

Nous avons déjà procédé à des ajustements, des ajustements qui s'imposaient, en particulier pour le transfert entre le Trancontinental et les Maritimes. Nous avons supprimé l'aller-retour en une journée de Halifax-Sydney et nous l'avons maintenant rétabli. Nous avons également dû modifier l'horaire Montréal-Maritimes pour des raisons de fuseaux horaires. Il y a eu des modifications entre Campbellton et Moncton. Maintenant, nous voulons évaluer les résultats. Nous savons qu'il y a pas mal de trafic entre la région de Québec et la région de Campbellton-Bathurst. Il y avait eu des coupures de service, le train traversait Lévis tard la nuit mais nous avons amélioré cette situation. En règle générale, les changements apportés ont été approuvés par les passagers des Maritimes. Le nombre des voyageurs a augmenté.

On a beaucoup parlé des problèmes de la région d'Edmundston et nous sommes en train d'étudier cela. Nous avons commencé par entrer en contact avec Voyageur pour voir s'il ne serait pas possible d'assurer de meilleures correspondances entre Via et les lignes d'autobus.

Quant à la période de Noël, cette année, pour la première fois, nous avons annoncé dans notre horaire du 29 septembre qu'il y aurait un train direct de Halifax à Toronto pendant les vacances de Noël si bien que les gens des Maritimes n'auraient plus besoin, comme par le passé, de changer de train à Montréal. Cette possibilité restera ouverte, mais une partie des voyageurs pourra se rendre directement à Toronto. En effet, il y a beaucoup de gens dans les Maritimes qui vont passer les

[Text]

of people living in the Maritimes go to Toronto and southwestern Ontario and a lot of people from southwestern Ontario go to the Maritimes for the Christmas holiday. So what we have done is put on the additional service, from Halifax through to Toronto and we are going to reinforce existing trains as well to look after the Christmas service.

In terms of the attitude in the service offered to the public, you can never be satisfied with the service that you are giving to them. I think you have to be trying to improve it all the time. We have experimented with service managers on the trains, our long-distance trains. We started off with the western Transcontinental because of the distances involved, and the fact that we are interfacing with passengers for three and four days at a time. The situation in terms of the VIA staffs on the train was that the steward in each car was responsible for that car, he was in charge and the people reported to him, but he did not report to anyone. He was his own boss. And the sleeping car conductor was in charge of sleeping cars but he was not in charge of the stewards or of the dining car steward. Now everything went fine as long as the train was on time and things worked well, as long as, say, the operating crew did not have any troubles. But great difficulties arise for instance when the trains are delayed as a result of whatever. Then you have the whole question of food for the passengers; of their well-being, of their making their connections, all kinds of things . . .

• 2130

Mr. Benjamin: Running out of booze.

Mr. Roberts: . . . and really relying on the conductor to do that, you see. But the operating conductor usually, in that kind of a situation, is very busy in terms of the operation of the train, the safety of the train, and that type of thing.

So what we did was we recruited; we advertised these jobs. We brought people from each region—Halifax, Montreal, Toronto, Winnipeg, Vancouver—and we formed a training course, a composite course, that would instruct in basic supervision, customer relations, the actual jobs that they were going to do. We took the duties that they would have to perform and tried to give them a comprehensive course in handling them properly. We arranged to have them at a university during summertime, and our own people with help from a consultant put the course together. Then they went into service. They took up their jobs on June 22. Since then we have had a stream of letters congratulating the staff on the trains for the department and all the rest of it. We are still getting complaint letters, too. People complain, but a lot of the letters that complain also are saying look, that was bad and that was bad, but this was good and this was good. So we have that type of indication.

We have now taken some of those people and in the corridor between Montreal and Toronto, we have tried to spruce up our first-class service, and we call it VIA 1 service between Montreal and Toronto. So some of those people have gone into that service. What we are asking ourselves now is how much of a spread of that development should we make? And of course a logical other extension would be on the Maritime trains.

[Translation]

vacances de Noël à Toronto et dans le sud-ouest de l'Ontario et beaucoup de gens du sud-ouest de l'Ontario qui vont passer leurs vacances de Noël dans les Maritimes. Nous avons donc prévu ce service supplémentaire Halifax-Toronto et nous avons l'intention également d'augmenter le nombre de wagons pour les services réguliers pendant la période de Noël.

Maintenant, pour ce qui est du comportement des employés envers le public, il est impossible d'être entièrement satisfait. Il faut toujours chercher à améliorer les choses. Nous avons fait des expériences, nous avons assigné des responsables du service aux trains qui font de longs trajets. Nous avons commencé par le transcontinental ouest, à cause des distances et également parce que notre personnel est en contact avec les mêmes passagers pendant trois ou quatre jours. Au départ, dans les trains Via il y avait un steward responsable de son wagon; les clients s'adressaient à lui, mais il n'était responsable devant personne. Il était son propre patron. Quant aux conducteurs des wagons-couchettes, ils en étaient responsables mais non pas des stewards ou du steward du wagon-restaurant. Tant que le train était à l'heure et que le personnel n'avait pas de problèmes particuliers à régler, cela marchait très bien. Mais dès qu'il y avait des retards ou un problème quelconque, la situation changeait. Les problèmes des repas, du confort des passagers, des correspondances qu'ils risquaient de rater, etc.

M. Benjamin: Les pénuries d'alcool.

M. Roberts: . . . et finalement, c'était au conducteur d'assumer toutes ces responsabilités. Or, le conducteur est déjà suffisamment occupé au départ, il doit s'occuper du train, de la sécurité, etc.

Par conséquent, nous avons fait une campagne de recrutement. Nous avons engagé des gens de chaque région, Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver, puis nous leur avons fait suivre un cours de formation, un cours très varié sur la surveillance de base, les relations avec les clients, les tâches dont ils devraient s'acquitter. Nous avons défini ces tâches et nous avons essayé de bien les préparer. Nous nous sommes arrangés pour organiser un cours pendant l'été dans une université et, avec l'aide d'un expert, nous avons préparé un programme de cours. Une fois formés, ils sont entrés en service. Ils ont commencé le 22 juin. Depuis cette date, nous n'avons cessé de recevoir des lettres de félicitations pour notre personnel, pour son comportement, etc. Nous recevons encore des plaintes, mais, très souvent, les gens qui se plaignent de telle et telle chose nous félicitent également de telle et telle autre. Pour nous, c'est une indication.

Maintenant, nous avons donné un complément de formation à une partie de ce personnel et nous l'avons affecté au trajet Montréal-Toronto pour revitaliser notre service de première classe, ce que nous appelons VIA 1. Maintenant, nous sommes en train de nous demander dans quelle mesure ce service mérite d'être étendu. Évidemment, on pense tout de suite aux trains des Maritimes.

[Texte]

Mr. Harquail: Excuse me, this is like first-class service on an airplane.

Mr. Roberts: Yes, this is in the travel corridors. I am talking about the service-manager-type of concept going into the Maritimes. It is a matter we have not decided upon yet.

The other thing we want to do is to ensure that every working employee on the trains receives some training, some updating, to make sure that they are all qualified to serve the public properly. I think there is a good attitude amongst our people in terms of morale and that type of thing. I think it is much better than it was a few years ago. We are getting some positive feedback on that. But we have to give them the tools to do the job. There is you know, the whole uniform question. We have to be proud of the things that we are doing. We are upgrading equipment. We are spending a million man-hours a year, about \$40 million, sprucing up equipment, upgrading the equipment, to make it more appealing. We are going into a complete uniform program. You know, the uniforms we have are not adequate by any stretch of the imagination, and right now we have a whole series of consultations going on across the system with the employees to try to get some feedback from them as to the type of uniform they would like in the various jobs. I am going to Winnipeg tomorrow morning to sit with the group tomorrow noon on this whole uniform question. Our people are spending a couple of days in Winnipeg with seminars and getting people involved in this whole uniform question and we are getting outside expert advice as well in terms of designers and that type of thing.

• 2135

So, we are looking at all the deficiencies in the service, making sure that our people have the proper tools to do the job, and I must say that the co-operation of all the VIA staff including the union that represents our employees, which is the CV of RT&GW—they are doing a tremendous job and supporting our effort, which makes it an awful lot easier to accomplish.

In connection with the cleanliness, some of our equipment is still shabby, and even if it has just come out of the shop being cleaned, it still looks dirty, and we are going to have to finish our upgrading program. All the equipment we have in service should be upgraded and spruced-up. The cleanliness left something to be desired on some of our long-distance trains, and we are trying to correct that by putting cleaners on for parts of the journey.

In terms of co-operation with the railways—I think you spoke of that, CN/CP co-operation—we are in the position where vis-a-vis CN/CP we are on opposite sides of the table. Everything that we are doing with them we have to negotiate because we want an awful lot more than they are willing to give us, and there is this negotiation process that takes place all the time. So the relationships between VIA and CN and CP at times are strained because we want faster schedules; the railways would like to extend the schedule because of interference with their other traffic and that type of thing, but all in

[Traduction]

M. Harquail: Excusez-moi mais ce service de première classe peut-il se comparer à celui d'un avion?

M. Roberts: Oui, il s'agit des principaux trajets. Nous envisageons maintenant d'affecter ces responsables du service à la ligne des Maritimes également. Nous n'avons pas encore décidé.

D'un autre côté, nous voulons que tous les employés à bord des trains reçoivent une certaine formation, un certain recyclage pour mieux les préparer à servir le public. Je crois qu'en règle générale ce projet est assez bien accueilli par nos employés. Ils sont assez satisfaits, mais si nous voulons qu'ils fassent bien leur travail, il faut leur donner les outils nécessaires. Il y a aussi la question des uniformes dont vous avez dû entendre parler. Nous devons être fiers de ce que nous faisons. Nous rénovons le matériel, nous consacrons 1 million d'années-hommes par année, environ 40 millions de dollars, à la rénovation du matériel, pour le rendre plus confortable. Nous avons l'intention de changer complètement les uniformes. Comme vous le savez, ceux que nous avons actuellement sont loin d'être satisfaisants et nous consultons actuellement tous les employés pour déterminer quel genre d'uniformes ils préféreraient dans les différents services. Demain matin je dois être à Winnipeg où j'ai rendez-vous justement pour discuter de cette question des uniformes. Un groupe de nos employés est à Winnipeg pendant deux jours pour organiser des séminaires et recueillir des opinions sur cette question. Nous faisons également appel à l'avis d'experts, de couturiers, par exemple.

Nous essayons donc de nous attaquer à toutes les lacunes du service, de donner à nos employés les outils dont ils ont besoin, et je dois dire que nous sommes remarquablement soutenus par tout le personnel de VIA, y compris le syndicat qui les représente, le CV affilié au RT&GW; leur attitude nous facilite beaucoup la tâche.

Quant à la propreté, je reconnais que nous avons encore des wagons assez miteux et il y en a qui ont toujours l'air sale, même quand ils viennent d'être lavés. Il faut nous donner le temps de terminer notre programme de rénovation. Tout le matériel doit être rénové et rajeuni. Je sais que sur les longs parcours il y a des trains qui laissent un peu à désirer du point de vue de la propreté, mais nous essayons d'y remédier en faisant monter des équipes de nettoyage pour certaines parties du trajet.

Vous avez parlé aussi, je crois, du climat de coopération avec le CN et le CP et il serait peut-être plus juste de parler de confrontation. En effet, chaque fois que nous voulons faire quelque chose ensemble, nous devons négocier parce que nous voulons toujours beaucoup plus qu'ils ne sont prêts à nous accorder; nous négocions donc continuellement. Les relations entre VIA, le CN et le CP sont donc parfois assez tendues parce que nous réclamons des horaires plus rapides alors qu'ils préféreraient les ralentir, à cause de conflits avec leurs autres opérations. Ce dont il faut se souvenir, et je l'ai dit ce matin,

[Text]

all, when I said this morning that we are handling 40.9 per cent more passengers this year than both the railways handled in 1976, and when you consider that from the early 60s there was a continuous decline in the number of passengers handled by the railway, I think that is a significant indicator that rail passenger services are becoming more attractive.

The other thing is that we are doing it for \$87 million less in 1980 than the government calculation of what it would cost with CN and CP. So we are doing it for \$87 million less with 40-41 per cent increase in passengers. I think that is a significant step forward, and we have done that as a result of consolidations, removing duplication. I think that basically we are giving a better service.

We have got to manage the system a heck of a lot more in terms of trying to match supply to demand, not having ten cars on a train when five cars will do. We apologize at times that if we miscalculate, we may have more passengers than we have space on the train and as a result of that there may be delays on the train if you add more cars and that sort of thing. Generally however, I think it is going well. We still, naturally, have to evaluate what the impact of new equipment will have on the market and we intend to use the LRC's, the new equipment, in the corridor in the Maritimes and in the west. We really want to see just what type of traffic we generate.

• 2140

The Chairman: Thank you.

Mr. Harquail: I do not want to ask another question; I just want to close, Mr. chairman, by thanking, through you, Mr. Roberts. I am pleased and happy to hear the report he has given, and you seem much more relaxed than some of the first meetings when you first took over the corporation. I get from that that you are getting there; you see some light at the end of the tunnel.

Now, when you said earlier, to the previous questioner, if you could have the co-operation this committee—I do not think there is any difficulty with that. When people come with a common goal and a common objective to work together, we can achieve not only great things, but almost anything. It is when you have some divergent views and there is no communication, there is no progress being made or there is no communication in the sense that the decisions are taken without discussing them with members of the committee, as has been done by some of your previous close confrères when you were with—you know who I am talking about—that does create unfortunately a bad mood and a bad atmosphere. Obviously very little will be accomplished and very little will be done if that atmosphere is allowed to permeate or continue. We hope it will be for a short period, but it is very encouraging to say that that attitude does not exist, Mr. Chairman, and to see the progress that has been made. Thank you very much.

The Chairman: Thank you Mr. Harquail. Mr. Mazankowski.

[Translation]

c'est que nous avons 40.9 p. 100 de passagers de plus cette année que les deux chemins de fer n'en avaient en 1976, ce qui prouve bien à quel point nous avons réussi à rendre ce service attrayant, surtout quand on considère que le nombre de passagers n'a cessé de baisser à partir du début des années 1960.

À côté de cela, il nous en coûte 87 millions de dollars de moins en 1980 qu'il n'en aurait coûté au CN et au CP, d'après les calculs du gouvernement. Par conséquent, nous économisons 87 millions de dollars et nous transportons 40 à 41 p. 100 de plus de passagers. Cela me semble un progrès significatif, qu'il faut attribuer aux regroupements et à la disparition des dédoublements qui existaient auparavant. Et puis, dans l'ensemble, nous assurons un meilleur service.

Il reste beaucoup à faire, surtout pour concilier l'offre et la demande, pour éviter d'attacher 10 wagons à un train quand 5 auraient suffi. Malheureusement, nous nous trompons parfois dans nos calculs. Il se peut qu'il y ait plus de passagers qu'il n'y a de places sur le train; cela peut provoquer des retards, s'il faut ajouter des wagons supplémentaires, mais je pense qu'en général le système fonctionne bien. Nous devons bien sûr évaluer quelle incidence le nouveau matériel aura sur le marché et nous comptons utiliser les trains LRC pour le corridor des Maritimes ainsi que dans l'Ouest. Ce qui nous intéresse c'est de savoir combien de trafic supplémentaire nous pourrions obtenir.

Le président: Merci.

Mr. Harquail: Je n'ai pas d'autre question à poser. J'aimerais conclure, monsieur le président, en remerciant M. Roberts. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de prendre connaissance de votre rapport et je dois dire que vous semblez beaucoup plus à l'aise que lors des premières réunions, lorsque vous veniez tout juste de prendre la tête de la société. J'en déduis que vous faites des progrès et que vous apercevez maintenant la lumière au bout du tunnel.

Vous avez dit tout à l'heure que vous aimeriez avoir la collaboration du Comité. Je ne pense pas que cela pose de problème. Lorsque des gens ont des buts et des objectifs communs et veulent travailler ensemble, il n'y a presque pas de limite à ce qu'ils peuvent faire. C'est lorsqu'il y a des différences d'opinions et un manque de communication, et lorsqu'il n'y a pas de progrès ou pas de rapports positifs que les décisions sont prises sans d'abord en avoir discuté avec les membres du Comité (comme cela a été fait par certains de vos anciens collègues, et vous savez à qui je fais allusion) qu'il y a des problèmes, puisque cela crée, malheureusement, une atmosphère assez désagréable. Il est évident que si cette atmosphère, cette ambiance se maintiennent, il est impossible de faire quoi que ce soit. Il est par conséquent très encourageant de savoir que cette attitude n'existe pas, monsieur le président, et de constater que des progrès ont été faits. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman I just wanted to ask Mr. Roberts one more question. He made mention of the fact this morning and he referred to it again tonight: the potential for developing the Edmonton-Calgary corridor. Could you tell the committee what work has been done toward establishing that kind of service there in a more realistic fashion?

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you Mr. Chairman.

Yes, Mr. Mazankowski, work is still going on with the Government of Alberta. If you do not mind, I will ask Mr. Béchamp if there has been any contract let by the Government of Alberta with a consultant to double-check the numbers and get a separate opinion.

Mr. R. Béchamp (Vice-President, Development and Planning VIA RAIL): Not yet, Mr. Chairman.

Mr. Roberts: Not yet. There was some question that the Alberta government would call in somebody like Transmar, which was the consulting arm of British Rail, and get some people that are actually operating now at 125 mph with diesel/electric equipment to have a look at the Calgary-Edmonton corridor to see just what their opinion would be and get a separate opinion on it.

We have to get the station from south Edmonton into downtown Edmonton, and there are various alternatives being looked at there; both the Government of Alberta and the City of Edmonton are involved. We have the question of the Calgary station and the whole Post Office property. We have not been able to negotiate the acquisition of that Post Office property yet, but it is obvious that regardless of what happens in the longer term, there is going to be a larger station required in Calgary right now we are in trouble with the existing station. You know, we are very cramped; we have more people than we really should be handling in Calgary station, and things have to be done on that, but that whole corridor is growing so fast that intercity services would be required, but there would be a rapid transit function as well closer in to the major centers.

• 2145

Mr. Mazankowski: I take it then that the provincial government is very keenly involved in the development and improvement of that service. Is that correct?

Mr. J. Roberts: Yes, very much so. Very much so.

Mr. Mazankowski: What about the condition of the track itself? Does it require any major capital contributions in order to upgrade it to the standard of a high-speed service?

Mr. J. Roberts: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, I have it in general terms but possibly I could ask Mr. Béchamp if he has some comments to make with respect to your question, if that is permissible.

The Chairman: Surely. Mr. Béchamp.

Mr. Béchamp: Three alternatives are being studied at the present time, Mr. Chairman. One is the use of the present track with increased frequency; a second option is using the

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'avais qu'une question à poser à M. Roberts. Ce matin, et encore une fois ce soir, il a parlé des possibilités de développement du corridor Edmonton-Calgary. Pourriez-vous renseigner le Comité sur le travail qui a été fait en vue de mettre sur pied ce genre de service?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci, monsieur le président.

Oui, monsieur Mazankowski, nous sommes toujours en pourparlers avec le gouvernement de l'Alberta. Je demanderai, si vous me le permettez, à M. Béchamp de nous dire si le gouvernement de l'Alberta a passé un contrat avec un expert-conseil qui pourrait vérifier les chiffres et donner son avis.

M. R. Béchamp (vice-président, Développement et planification, VIA RAIL): Pas encore, monsieur le président.

M. Roberts: Pas encore. Il avait été question que le gouvernement de l'Alberta fasse appel à quelqu'un comme Transmar, qui avait agi en tant qu'expert-conseil avec la *British Rail*. On avait pensé faire appel à certaines personnes qui utilisent déjà un matériel diesel/électrique, roulant à 125 milles à l'heure, afin de voir ce qui serait envisageable pour le corridor Calgary-Edmonton. Il serait bon de voir ce qu'ils en pensent.

Aussi, il faudrait que la gare d'Edmonton-sud soit déplacée vers le centre d'Edmonton et on envisage plusieurs possibilités. Le gouvernement de l'Alberta et les autorités municipales d'Edmonton devront se mettre d'accord. Reste également à régler la question de la gare de Calgary et des terrains du ministère des postes. Nous n'avons pas encore pu en négocier l'achat mais, quoi qu'il arrive à long terme, il faudra que la ville de Calgary soit dotée d'une gare plus grande, car la gare actuelle pose un certain nombre de problèmes. Vous savez, les locaux sont très petits et trop de passagers passent par Calgary. Il faudra faire quelque chose pour régler ce problème, mais le corridor se développe si vite qu'il faudra mettre sur pied des services inter-urbains. Il faudrait également avoir un service rapide qui desservirait les principaux centres.

M. Mazankowski: J'en conclus que le gouvernement provincial s'intéresse beaucoup à l'amélioration et au développement de ces services. Est-ce exact?

M. J. Roberts: Oui, tout à fait.

M. Mazankowski: Et qu'en est-il de l'état des rails eux-mêmes? Faudra-t-il investir beaucoup d'argent en vue de les renover, pour qu'ils répondent aux exigences d'un service rapide?

M. J. Roberts: Monsieur le président, je ne dispose moi-même que de vagues renseignements à ce sujet, et, si vous me le permettez, je demanderai à M. Béchamp de répondre à votre question.

Le président: Bien sûr. Monsieur Béchamp.

M. Béchamp: Monsieur le président, on étudie en ce moment trois solutions. Premièrement, utiliser les rails actuels selon une base plus fréquente; deuxièmement, utiliser les

[Text]

same right of way with improved trackage; and the third alternative is a brand new right of way. The last two alternatives would involve much higher speeds than what we have at the present time, with equipment of the LRC type. The full range of possibilities is being examined.

Mr. Mazankowski: Who is doing that?

Mr. Béchamp: The Department of Economic Development in Alberta with VIA, and possibly in the future with the help of a consultant, as pointed out by Mr. Roberts. The range of expenditures could be from, let us say, perhaps \$50 million to \$250 million, depending on what is selected; but nothing has been really firmed up at the present time. We know that the Province of Alberta is recommending an increased frequency to the CTC at the present time, with existing equipment refurbished.

Mr. Mazankowski: You are just using the rail diesel cars on it now.

Mr. J. F. Roberts: Yes, we are.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

You have not shot your bolt yet, Mr. Benjamin. Go ahead.

Mr. Benjamin: I have a couple more things, Mr. Chairman. Further to what Mr. Mazankowski, Mr. Roberts and Mr. Béchamp were talking about re the Calgary-Edmonton corridor and the Calgary station, for the record, there is a problem now between different government departments and Marathon Realty. Public Works owns the post office building in Calgary, and when VIA Rail asked to have that for a new station they said fine. Unbeknownst to them, Parks Canada and Marathon Realty had arranged a little deal whereby Parks Canada would obtain some CPR land in Banff and the CPR would get the post office building. I have written to all of the Calgary members of Parliament, and bless their hearts, all of them have said to hell with Marathon Realty, we want that post office building in Calgary for a station. So I want to assure Mr. Roberts that there are a number of members of Parliament from all parties who will support you in that fight.

The Chairman: I intend to express the same view to the minister too, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Right on.

Mr. Chairman, just two more questions, one regarding the negotiations in the new operating agreement. In light of your experience, some of it bitter, with the one that you have had, I am wondering if you are going to be able to negotiate a better agreement of any significance because you are a classic case of a little guy dealing with a big guy. Mr. Roberts, do you feel that VIA has a strong enough bargaining position with CP and CN, or do you think it would be helpful if the government would intervene on your behalf to sort of balance out that larger power that the railways have in terms of a host of matters in which you want corrects and improvements in the

[Translation]

mêmes pistes en améliorant les rails; troisièmement, remplacer le tout avec du matériel neuf. Les deux dernières possibilités permettraient aux trains de rouler à des vitesses nettement supérieures à celles qui sont permises en ce moment, ainsi que l'utilisation de matériel de type LRC. Nous sommes en train d'étudier toutes les possibilités.

M. Mazankowski: Qui s'en occupe?

M. Béchamp: Le ministère du Développement économique de l'Alberta et les responsables de Via. On envisage également, comme l'a souligné M. Roberts, d'avoir recours aux services d'un expert-conseil. Les dépenses qu'il nous faudra engager varieront entre 50 millions et 250 millions de dollars, suivant l'option choisie, mais rien n'a encore été décidé. Nous savons seulement que la province de l'Alberta a recommandé à la CCT une augmentation de la fréquence d'utilisation, ce qui suppose la remise en état et l'amélioration du matériel existant.

M. Mazankowski: En ce moment, vous n'utilisez que des wagons diesel?

M. J. F. Roberts: Oui, c'est exact.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, vous n'avez pas encore vidé votre sac. Allez-y.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai encore quelques petites questions. J'aimerais revenir à ce que disait MM. Mazankowski, Roberts et Béchamp au sujet du corridor Calgary-Edmonton et de la gare de Calgary. Il convient, je pense, de signaler qu'il y a des accords entre les différents ministères fédéraux et la *Marathon Realty*. C'est le ministère des Travaux publics qui détient l'immeuble du bureau de poste de Calgary; lorsque Via Rail lui a demandé si elle pourrait se le procurer pour la nouvelle gare, le ministère était d'accord, mais il ne savait pas que Parcs Canada et la *Marathon Realty* avaient déjà conclu un petit accord en vertu duquel Parcs Canada obtiendrait certains terrains à Banff, appartenant au CP, et que le CP obtiendrait alors le terrain du bureau de poste. J'ai envoyé des lettres à tous les députés de Calgary et, Dieu soit loué, ils ont tous dit: «Envoyons promener la *Marathon Realty*; il faut construire une gare sur le terrain du bureau de poste de Calgary.» Je tiens à dire à M. Roberts qu'il y a un certain nombre de députés au Parlement, représentant tous les partis, qui l'appuyèrent dans sa lutte.

Le président: Monsieur Benjamin, j'ai l'intention de dire la même chose au ministre.

M. Benjamin: Bravo.

Monsieur le président, j'aimerais poser encore deux questions, la première au sujet des négociations entreprises sur le nouvel accord d'exploitation. Compte tenu de votre expérience, qui n'a pas toujours été très heureuse, je me demande si vous allez pouvoir négocier un meilleur accord, car vous vous trouvez dans la situation classique de David et de Goliath. Monsieur Roberts, pensez-vous que vous avez une forte position de négociation avec le CP et le CN, ou pensez-vous qu'il serait bon que le gouvernement intervienne en votre nom, pour équilibrer les Forces, afin que vous puissiez corriger et améliorer votre situation par rapport à l'ancien accord? En vertu de

[Texte]

next operating agreement? And also in the next operating agreement because under the existing one if VIA has to have improved trackage or some other improved facility to improve their passenger service, VIA pays for the improvement but the railway owns it; and you have been had again. Will you be trying to change that kind of an arrangement? If you pay for it, are you going to own it, or are you going to make the railroads reimburse you for the share of the usage that they make of that improvement you paid for?

• 2150

My other question has to do with fares. The buss companies, particularly in eastern Canada, are crying the blues. They are even crying that they are losing money on their bus terminals and want subsidies from the government such as airlines get for airports. But their charge is that VIA is not charging fares on a cost-recovery basis. For the record, Mr. Roberts, I would like you to respond to that.

One senior executive of a large corporation which owns a bus company even came up to my office to cry the blues; and normally he would not give me the time of day. He even came to my office, as well as taking his loggy into the government and into the Ministry of Transport. It seems to me in some public manner you have to respond to that charge, and I would like to give you the opportunity now to do so.

The Chairman: I cannot imagine, Mr. Benjamin, why anybody would want to shun you.

Mr. Roberts.

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin, to begin with, with the new operating agreement, you asked if we had any levers. I think for the first time in a long time, we can see we have a lever; and I believe it is a pretty potent lever. As Chairman and President of VIA Rail Canada, I want to sign a fixed-cost agreement with the railways, because it does not make sense to me to sign a fixed-cost agreement with the government. The regulations permit only a fixed-cost agreement between VIA and the government. Right now we have a letter of comfort in addition to that. What I would like to do is to make sure we have a fixed-price agreement with the railways. Now, if we have no contract—if the contract is not signed by April 20, then all the agreements between VIA and the railway, and VIA and the government, and the government and the railways, say that if VIA ever goes out of business, everything reverts to the railways.

An hon. member: CP and CN will.

The Chairman: I do not think they want you back.

Mr. Roberts: I do not think they want us back.

So I am sure we are going to arrive at an agreement; no doubt about it.

[Traduction]

l'accord actuel, si Via doit modifier les rails ou d'autres installations afin d'améliorer son service de voyageurs, elle se fera de nouveau, rouler puisque c'est elle qui déboursa l'argent mais ce sera la compagnie de chemins de fer qui en sera propriétaire. Allez-vous essayer de modifier l'accord sur ce plan? Si vous allez payer de votre poche, allez-vous devenir aussi propriétaires, ou allez-vous obliger les compagnies de chemins de fer à vous rembourser la part qui correspond à l'utilisation qu'elles en font?

L'autre question que j'ai à poser concerne les tarifs. Les compagnies d'autobus, notamment dans l'Est, se plaignent depuis un certain. Elles disent que leurs gares d'autobus leur font perdre de l'argent et elles demandent que le gouvernement leur accorde des subventions comme il en accorde aux compagnies aériennes pour les aéroports. Ce qu'ils prétendent, c'est que Via n'établit pas ses tarifs de façon à couvrir tous ses frais. Pour que la situation soit bien claire, je vous demanderai, monsieur Roberts, de répondre à cette question.

Un cadre supérieur d'une importante société d'autobus est même venu me voir dans mon bureau pour se plaindre; en temps normal, il ne m'aurait jamais adressé la parole. Il est donc venu me voir et a soulevé la question avec d'autres députés et avec des fonctionnaires du ministère des Transports. Il me semble que vous devriez répondre publiquement à cette accusation et je vous en donne donc l'occasion.

Le président: Monsieur Benjamin, j'ai du mal à croire que quelqu'un voudrait vous ignorer.

Monsieur Roberts.

M. Roberts: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, monsieur Benjamin, vous m'avez posé une question au sujet de notre position à la table de négociation. Je pense que, pour la première fois depuis bien longtemps, nous avons un certain avantage, qui aura, d'après moi, un certain poids. En tant que président-directeur général de Via Rail Canada, j'aimerais signer un accord à prix fixe avec les compagnies de chemins de fer, car il ne me paraît pas logique de signer un accord à prix fixe avec le gouvernement. Les règlements prévoient uniquement la possibilité de conclure un accord à prix fixe entre Via et le gouvernement. En plus, nous disposons également d'une lettre d'intention. Ce que j'aimerais faire, c'est m'assurer que nous concluerons un accord à prix fixe avec les compagnies de chemins de fer. S'il n'y a pas de contrat ou si le contrat n'est pas signé d'ici le 20 avril, alors tous les accords signés par Via et les chemins de fer, par Via et le gouvernement, et par le gouvernement, et les chemins de fer remettront tout aux compagnies de chemins de fer, si Via fait faillite.

Une voix: Au CN et au CP, vous voulez dire?

Le président: Je ne pense pas qu'ils aient envie de vous récupérer.

M. Roberts: Je ne le pense pas non plus.

C'est pourquoi je suis certain que nous arriverons à nous entendre; je n'ai aucun doute là-dessus.

[Text]

The other thing you were talking about was who pays in the track. As you know, under R-6313—and I really do not want to debate the merits of it, but the railways have an after-tax interest they collect from us of some 11 per cent plus on all the investments which have been made in the railways and which are attributable to the passenger business and which have not been depreciated. That is the way it goes. If an investment is required because of the passenger business and nothing else, then we pay for that crossover or whatever it is, and no charge is made to VIA on that capital investment because of course we paid for it. If it is something that is also required by freight then there is provision in the contract for a split of the expense. In terms of fares, we have to pay for all costs of producing the passenger business, including all right-of-way costs, all of the investments in the infrastructure, in the stations, in signals, in communications and everything else that goes with it. That is quite different from what an airline has to pay or what a bus company has to pay, because all of those facilities, the maintenance and the operation are provided by the government.

• 2155

Mr. Benjamin: Right.

Mr. J. F. Roberts: If VIA should go to full cost recovery, then I suppose airlines and bus companies and trucking companies should go to full cost recovery. And if we did that, we would not move a passenger or a pound of freight in this country.

The Chairman: A supplementary?

Mr. Harquail: Yes, I have a short question.

Mr. Benjamin: Could I just confirm that point with Mr. Roberts?

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: If the bus companies, the airlines, the trucking companies paid the full cost of infrastructure, airports, highways and everything else, there would not be a damned one of them operating.

Mr. Roberts: That is about it. I do not know of one passenger business in the world that can have full cost recovery in its rates if all of the costs involved in producing that service are included.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you. All right, Mr. Harquail; a quickie.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I just want to take a minute with Mr. Roberts before we leave this evening. I hope we do not have to suggest that if there is an area where you can be of service, whether it is in mail or other areas where you can do it and it is going to be better for you in terms of the profit picture, obviously, your executive, you people, are thinking about this. You are trying to do it if it is obvious. But one little point about travelling from A to B and long hauls in terms of supervision again, do you have people who go into the actual offices where you have rented space and where you have people dealing with the public? It is okay in Montreal, but I

[Translation]

Vous posiez également une question au sujet de la responsabilité pour le paiement des rails. Comme vous le savez, en vertu du règlement R-6313, et sans discuter ici de ses avantages et de ses inconvénients, les compagnies de chemins de fer nous prennent un intérêt de 11 p. 100 sur tous les investissements faits pour le compte des chemins de fer, et reliés au service de passagers, qui n'ont pas été amortis. C'est comme cela que fonctionne le système. S'il nous faut faire un investissement uniquement à cause du service de passagers, alors c'est nous qui le faisons complètement et nous ne payons pas de frais là-dessus puisque nous avons tout payé nous-mêmes. Si, par contre, cet investissement est également nécessaire pour le service de marchandises, le contrat prévoit un partage des dépenses. Pour ce qui est des tarifs, nous sommes responsables de tous les frais reliés aux services de passagers, y compris les coûts des droits de passage, les investissements d'infrastructure, de gare, de signaux, de communications et cetera. La situation est donc très différente de celle d'une compagnie aérienne ou d'une compagnie d'autobus, puisque, dans ces deux cas, les installations, l'entretien et le fonctionnement des services sont assurés par le gouvernement.

M. Benjamin: C'est exact.

M. J. F. Roberts: Si VIA optait pour un recouvrement total des coûts, je suppose que les compagnies aériennes, d'autobus et de camionnage devraient alors emboîter le pas. Si l'on fait cela, on ne transporterait plus un seul passager et plus une seule livre de marchandise.

Le président: Une question supplémentaire?

M. Harquail: Oui, j'ai une toute petite question à poser.

M. Benjamin: Pourrais-je confirmer ce point avec M. Roberts?

Le président: Oui, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Si les compagnies d'autobus, les compagnies aériennes et les compagnies de camionnage assumaient tous les coûts de l'infrastructure, des aéroports, des autoroutes et de tout le reste, il n'y en a pas une seule qui survivrait.

M. Roberts: Exactement. Je ne connais aucun service de passagers dans le monde qui puisse récupérer tous ses coûts par des tarifs si tous les coûts nécessaires pour offrir des services étaient inclus.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci. Très bien. Monsieur Harquail, vous pouvez poser une courte question.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une dernière question à M. Roberts, avant que nous ne levions la séance. J'espère qu'il n'est pas nécessaire de dire que, s'il y a un domaine pour lequel vous pourriez assurer rentablement le service, qu'il s'agisse du courrier ou d'autre chose, vos cadres devraient l'envisager. Cela me paraît évident. Mais j'aimerais soulever une question au sujet de la supervision lors des longs trajets. Envoyez-vous des employés dans les bureaux que vous louez et où le public vient s'adresser à vous? A Montréal, tout fonctionne très bien, mais je m'intéresse plutôt aux régions de l'Est du pays: vous avez parlé des gérants et des superviseurs

[Texte]

am talking again about out in the eastern part. You talked about the management and supervision on the train, but if the guy goes from Montreal to Halifax and never gets off to go in, he does not know the attitudes and what is happening with the public when they arrive 30 minutes early, how they are handled in terms of trains being early, trains being late, misinformation; the general attitude just in selling them the ticket by making them feel welcome or not. You know, a friendly hello and we are happy to have your business, as opposed to what the hell are you doing in here today; we would rather put you in the baggage room and you get in with the baggage. Never mind bothering us up front at the desk.

I have had people come and tell me this and I have experienced it a bit myself. It has to do with people—I would call it the grandfather clause—who are burnt out, or they have been around too long or they are not with it, to use the eighties, term. They are just not with it in terms of aggressive salesmanship in terms of service and attitudes in dealing with people. They are not with it; they do not even know where to start. It is that “Who the hell are you and why are you here to bother me today?” attitude.

So I wanted to raise that. It is not just on the trains, we also have some concern about the attitude in the stations. And is there somebody who comes by with the little checkpoint and demerits so that they know somebody is checking this? That it is not going for three months or six months or a year before somebody comes to see how they are doing? I think there is an area that needs to be watched fairly closely too.

• 2200

The Chairman: Mr. Roberts this is your grand finale.

Mr. Roberts: Thank you very much.

In terms of stations where we have VIA people, we can upgrade those people because they are professionals; they are in the passenger business and their skills and their working tools will improve as things go along; I have no concerns about that. Where I have concerns is at the one-man stations where operators are on duty that also do work for the passenger business. The training of those people is very difficult for the passenger business because they move from station to station and they do all kinds of other things. Now, we are getting into all kinds of problems with the servo-center approach because the railways are closing stations and consolidating and moving them in and we still have to serve our customers. Now, we took a major step with Red VIA. I apologized this morning for the terrible service that we gave, starting in March through the summer really, but what we really did at the flick of the switch is move from the 19th century to the 20th century.

Mr. Harquail: That is not the flick of the Bic!

Mr. Roberts: Not the flick of a Bic, the switch! The impact on our total staff was tremendous. We had to train a thousand people on these modern machines and all the rest of it, and

[Traduction]

affectés aux trains; mais si le passager se rend de Montréal à Halifax sans jamais descendre du train, il ne connaît pas l'attitude des gens et ne sait pas ce qui se passe lorsque le train arrive, par exemple, vingt minutes à l'avance. Il ne sait pas ce qui se passe, que le train arrive en avance ou en retard; il ne sait pas quelle attitude ont les vendeurs de billets, ni comment on les accueille. Vous savez un gentil bonjour et quelques mots de remerciement font plus plaisir que des remarques dans le genre «qu'est-ce que vous nous voulez aujourd'hui; on préférerait vous mettre dans le compartiment à bagages; laissez-nous donc un peu tranquille...»

Des gens sont venus me raconter de telles aventures et je dois dire que ça m'est également arrivé. C'est un problème qu'ont les gens, surtout les personnes âgées, qui sont fatiguées, qui font le même travail depuis trop longtemps et qui ne sont plus dans le coup, pour utiliser une expression de notre décennie. Ils ne sont tout simplement pas dans le coup pour ce qui est d'une vente énergique de services et du comportement qu'il faut avoir lorsqu'on traite directement avec le public. Ils ne sont pas dans le coup et ne savent même pas par où commencer. Ils ont cette attitude qui leur fait dire: «Qui êtes-vous et pourquoi venez-vous m'embêter aujourd'hui?»

Je m'intéresse au problème, que l'on rencontre non seulement dans les trains, mais également dans les gares. J'aimerais savoir si quelqu'un est envoyé un peu partout pour contrôler l'attitude des employés? Je ne parle pas d'une étude de trois mois, de six mois ou d'un an, mais d'un contrôle permanent. Je pense qu'il s'agit-là d'un domaine qu'il vous faudrait regarder de très près.

Le président: Monsieur Roberts, pour couronner notre passage chez nous.

M. Roberts: Merci beaucoup.

Pour ce qui est des gares auxquelles nous affectons des employés de VIA, nous pouvons améliorer leurs compétences car ce sont des professionnels. Leurs compétences et leurs outils de travail s'amélioreront au fur et à mesure de leur expérience et je ne me fais aucun souci à ce sujet. Ce qui m'inquiète, ce sont les gares à un seul employé, qui s'occupe également des rapports avec le public. Il est très difficile de former ces gens puisqu'ils se déplacent d'une gare à une autre et font tout un tas de choses. Le système des centres automatisés nous donne beaucoup d'ennuis parce que les compagnies de chemin de fer ferment des gares et les regroupent, mais nous devons continuer à servir nos clients. Nous avons fait d'énormes progrès avec le VIA rouge. Je me suis excusé ce matin pour la piètre qualité du service que nous avons donné à partir du mois de mars et pendant tout l'été. Mais ce qui s'est passé en fait, c'est qu'en un tour de manivelle nous avons bondi du 19^{ième} au 20^{ième} siècle.

M. Harquail: Ce n'était pas un tour de passe-passe!

M. Roberts: Non, c'était un tour de manivelle! Cela a eu une incidence incroyable sur tout notre personnel. Nous avons dû former 1,000 personnes qui puissent utiliser ces machines

[Text]

things have settled down now and are working properly in our opinion. You know, we can get through to the phones; our customers are satisfied by all indications.

Mr. Benjamin: When the line is not busy.

Mr. Roberts: I beg your pardon?

Mr. Benjamin: When the line is not busy.

Mr. Roberts: But recently, I think you know from all reports that I am getting anyway, and I am getting daily reports on all the servo centers, it is good. That has permitted us to better train our people, too, because they are in a center where there is supervision and they can get help if they want to get help, and that has helped a great deal. But it is at small places where we still have the odd employee that does some work for us who is not one of our VIA employees but a railway employee who has other duties to perform that does cause us some difficulty.

Mr. Harquail: You are starting off with a new image and everything and it may be—I do not want to be too disrespectful to the Canadian National—that you have inherited some employees from the CN before who are now VIA employees and maybe they suffer from the hangover, an attitude that . . . all I am saying is that there might be the need in some areas, and I can think of a couple without naming them right now, that need a little inside supervision because some of them are dozing off. They just need a little tap; say, Hey, you cannot survive and we will not survive if you stay here with that attitude.

Mr. Roberts: I agree the attitude must change completely, and from your remarks. I think I know the spots you are thinking about, and we will ensure . . .

Mr. Benjamin: If you get all those little station agents back, you would be better off.

The Chairman: Mr. Roberts, members of the committee, the other officials from VIA, on behalf of the committee, I want to express a very sincere thank you to you Mr. Roberts. I think you have been very forthright with the committee. I think your officials have been very patient. I know it must be tedious for them to sit through a long day like this while you are telling us things they already know while you are educating us. I hope on the other hand that you and your officials have learned something today of the concerns that we have as the elected representatives of the people and I hope that in the future there will be good communication between VIA Rail and the Standing Committee on Transport. I want you to know that as the chairman of the committee, I am available at any time you may wish to bring any matter to the attention of the committee. It is obvious, I think, members of this committee support VIA Rail. We appreciate the efforts that you have made; the progress that you have made, and the improved performance of rail passenger service in this country. We wish you con-

[Translation]

modernes et tout le reste; la situation s'est calmée depuis et, d'après nous, les choses vont maintenant bon train. Nos clients, d'après tous les renseignements dont on dispose, semblent être satisfaits.

M. Benjamin: Lorsque les lignes téléphoniques ne sont pas occupées.

M. Roberts: Pardon?

M. Benjamin: Lorsque les lignes ne sont pas toutes occupées.

M. Roberts: Je reçois des rapports quotidiens sur tous les centre automatisés et la situation est bonne. Cela nous a également permis de mieux former nos employés; ils travaillent dans des centres où ils sont supervisés et où on peut les aider s'ils en ont besoin. Cela a donné beaucoup de bons résultats, mais il y a encore quelques problèmes à régler dans les petites gares où nous avons toujours un ou deux employés qui travaillent pour nous et qui ne sont pas payés par VIA mais par les chemins de fer, et qui ont donc d'autre tâches à accomplir.

M. Harquail: Vous démarrez avec une toute nouvelle image et il se peut—je ne veux pas donner l'impression de manquer de respect pour le CN—que vous ayez hérité de certains employés du CN qui travaillent maintenant pour VIA et qui souffrent peut-être de mauvaises habitudes. Tout ce que je veux dire c'est qu'il y a peut-être un certain nombre de domaines—j'en ai quelques-uns en tête, mais je ne vais pas en parler maintenant—où il vous faudrait exercer davantage de supervision parce que les gens ont tendance à paresser. Il faut tout simplement les aiguillonner un petit peu en leur disant: «Vous ne pourrez pas tenir, et nous non plus, si vous conservez cette attitude».

M. Roberts: Je suis d'accord avec vous pour dire que l'attitude doit changer du tout au tout et, d'après vos remarques, je pense savoir à quels secteurs vous faisiez allusion. Nous ferons tout notre possible . . .

M. Benjamin: Si vous récupériez tous les agents des gares, ce serait beaucoup mieux pour vous.

Le président: Monsieur Roberts, membres du comité, représentants de VIA, j'aimerais, au nom de tous les députés ici présents, vous remercier d'être venus comparaître. Vous avez été très francs et ouverts avec le comité. Je pense que vos agents ont été très patients car il doit leur être très pénible de vous écouter expliquer des tas de choses qu'ils savent déjà mais que nous, nous ignorons. J'espère aussi que vous et vos employés ont appris quelque chose aujourd'hui au sujet des préoccupations que nous avons en tant que représentants élus du peuple et j'espère également que Via Rail et le comité permanent sur les transports entretiendront de bons rapports à l'avenir. Je tiens à vous signaler qu'en tant que président du Comité, je serai toujours prêt à vous recevoir, si vous voulez porter quelque chose à l'attention du comité. Je pense qu'il est très clair que les membres du Comité appuient Via Rail. Nous vous sommes reconnaissants pour les efforts et les progrès que vous avez faits en vue d'améliorer le rendement du service des chemins de fer pour passagers. Nous vous souhaitons beaucoup de chance pour les années 80 et 90. Merci beaucoup, monsieur.

[Texte]

tinued good luck and progress into the eighties and the nineties. Thank you very much, sir.

[Traduction]

• 2205

Mr. Roberts: Thank you very much, Mr. Chairman. We appreciate those remarks. It has really been a pleasure being before the committee today. We want to try to do a good job and we want to make sure that you know as much about our business as we do. We are always open to communication, and I thank you for the invitation to dialogue with you in between appearances before the committee. I really do appreciate that. Thank you very, very much for your time.

The Chairman: All right.

Mr. Benjamin: We will have you back in the spring for the main estimates.

Mr. Roberts: Right.

The Chairman: The committee is now adjourned until 9:30 a.m., Tuesday, December 2, when we shall consider the Air Canada annual report for 1979.

Meeting adjourned.

M. Roberts: Merci, monsieur le président. Nous avons été heureux d'entendre vos remarques. C'est une chose qui nous fait très plaisir quand nous venons comparaître devant le comité. Nous voulons faire un bon travail et nous tenons à ce que vous soyez aussi renseignés que nous sur ce que nous faisons. Nous serons toujours prêts à discuter et nous vous remercions de l'invitation que vous nous avez faite de parler avec vous entre nos comparutions devant le Comité. Je vous en suis très reconnaissant. Nous vous remercions beaucoup du temps que vous nous avez consacré.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: Vous reviendrez nous voir au printemps, lorsque nous étudierons le budget principal.

M. Roberts: C'est exact.

Le président: Nous nous rencontrerons de nouveau à 9 h 30 le mardi 2 décembre, pour discuter du rapport de 1979 d'Air Canada.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 and 11:00 a.m.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, Chairman and President;

Mr. G. Fortin, Vice-President, Law and Secretary;

Mr. B. E. Horsman, Vice-President, Human Resources.

At 8:00 p.m.

From VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. F. Roberts, Chairman and President;

Mr. R. Béchamp, Vice-President, Development and Planning.

A 9 h 30 et 11 heures du matin

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président et président du Conseil d'administration;

M. G. Fortin, vice-président, secrétaire légiste;

M. B. E. Horsman, vice-président, Ressources humaines.

A 8 heures du soir

De VIA Rail Canada Inc.:

M. J. F. Roberts, président et président du Conseil d'administration;

M. R. Béchamp, vice-président, Développement et planification.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 20

Fascicule n° 20

Tuesday, December 2, 1980

Le mardi 2 décembre 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Air Canada Annual Report 1979

Rapport Annuel d'Air Canada 1979

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Benjamin	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Deniger	Gourd
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Harquail
Ellis	Hovdebo

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Mazankowski	McRae
McDermid	Penner
McKenzie	Reid (<i>St. Catharines</i>)
McKnight	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, December 1, 1980:

Mr. McDermid replaced Mr. Mazankowski.

On Tuesday, December 2, 1980:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Mayer;

Mr. Hovdebo replaced Mr. Riis;

Mr. McKnight replaced Mr. McCuish.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 1^{er} décembre 1980:

M. McDermid remplace M. Mazankowski.

Le mardi 2 décembre 1980:

M. Mazankowski remplace M. Mayer;

M. Hovdebo remplace M. Riis;

M. McKnight remplace M. McCuish.

ORDER OF REFERENCE

STATUTORY

Extract from Air Canada Act, 1977, Chapter 5, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II.

17(7) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

STATUTAIRES

Extrait de la Loi d'Air Canada de 1977, chapitre 5, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27 Elizabeth II.

17(7) Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 2, 1980
(28)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McDermid, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; Mr. André St-Denis, Vice-President, Accounting and Control and Mr. Pierre Jeannot, Executive Vice-President, Chief of Airlines Operations.

The Committee proceeded to consider its permanent reference, section 17(7) Air Canada Act (1977)—1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II, which is as follows:

17(7) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

Mr. Taylor made a statement.

The witnesses answered questions.

At 10:41 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 10:49 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed.

At 12:21 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(29)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Hovdebo, McDermid, McKenzie, McKnight, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer; Mr. Pierre Jeannot, Executive Vice-President, Chief of Airlines Operations and Mr. André St-Denis, Vice-President, Accounting and Control.

The Committee resumed consideration of its permanent reference, section 17(7) Air Canada Act, 1977-78 Statutes of Canada, Chapter 5, 26-27 Elizabeth II. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, December 2, 1980, Issue No. 20*).

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document entitled, "Comparison of Domestic Canada, Transborder, and U.S. Domestic Economy Fares and Rates per mile", submitted by the President and Chief Executive

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 DÉCEMBRE 1980
(28)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McDermid, McKenzie, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: De Air Canada: M. Claude I. Taylor, président et directeur exécutif; M. André St-Denis, vice-président, Comptabilité et contrôle et M. Pierre Jeannot, vice-président exécutif, chef des opérations aériennes.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi permanent, article 17(7) de la Loi d'Air Canada de 1977—1977-1978 Statuts du Canada, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II, qui se lit comme suit:

17(7) Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article est automatiquement déferé à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives aux transports.

M. Taylor fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 10 h 41, le Comité suspend ses travaux.

A 10 h 49, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

A 12 h 21, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(29)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Hovdebo, McDermid, McKenzie, McKnight, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Témoins: De Air Canada: M. Claude I. Taylor, président et directeur exécutif; M. Pierre Jeannot, vice-président exécutif, chef des opérations aériennes et M. André St-Denis, vice-président, Comptabilité et contrôle.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi, article 17(7) de la Loi d'Air Canada de 1977, 1977-1978 Statuts du Canada, chapitre 5, 26-27 Elizabeth II. (*Voir procès-verbal du mardi 2 décembre 1980, Fascicule n° 20*).

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document intitulé «Comparaison entre les tarifs et les taux au mille et outre-frontière intérieurs et les tarifs et taux au mille intérieurs des États-Unis en classe économique», soumis par le président et le

Officer of Air Canada, be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-12".)

Questioning was resumed.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, December 18, 1980.

directeur exécutif d'Air Canada, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-12».)

L'interrogation se poursuit.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 18 décembre 1980, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, December 2, 1980

• 0935

[Text]

The Chairman: Order, please. A permanent reference relating to Air Canada Annual Report was contained in Section 17.(7) of the Air Canada Act (1977), 1977-1978 Statutes of Canada, Chapter 5 which is as follows:

17. (7) Every report laid before Parliament under this section stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

We shall today be studying the Air Canada Annual Report for 1979. It is my pleasure at this time to welcome to our committee proceedings today, the President of Air Canada, Mr. Claude Taylor. I am sure most of the members of the committee have met and probably had an opportunity to question Mr. Taylor before. In any case, we welcome him here. I would ask him at this time to make a brief opening statement if he has one and also, if he wishes, to introduce his colleagues who are with him. Mr. Taylor, please.

Mr. Claude I. Taylor (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to be here. It is not the first time that we have appeared before this committee since we were here to study the new Air Canada Act that you referred to in 1977.

I would like to make a few very brief comments because a number of changes have occurred since 1977. And I would like to kind of set the stage before the annual report with a brief comment or two about these changes.

• 0940

Mr. Ellis: Excuse me, Mr. Chairman, on a point of order. Will we get a copy of Mr. Taylor's presentation or had we better make notes?

Mr. Taylor: There are copies available.

Mr. Ellis: Thank you.

The Chairman: Proceed Mr. Taylor.

Mr. Taylor: First, I would like to make just a comment or two about the environment in which we now operate. With the passage of a new Air Canada Act, Air Canada lost some of the special status it has had with respect to route licensing, air mail contracts and so forth. But subsequent to the passing of the act, the government withdrew the restrictions on CP Air's trans-continental licences and they are now free to compete with us. In fact, in 1979 they increased their capacity by 24 per cent, followed by a further 20 per cent increase in 1980.

At the same time there was deregulation of the domestic charter rules to provide Wardair with authority to operate scheduled domestic charter services. PWA and Transair have merged to provide a strong competitive western carrier with

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 2 décembre 1980

[Translation]

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Une référence se rapportant au Rapport annuel d'Air Canada se trouvait à l'article 17(7) de la Loi constituant Air Canada (1977), Statut du Canada 1977-1978, chapitre 5, s'énonce comme suit:

17. (7) Tout rapport déposé devant le Parlement en vertu du présent article est automatiquement soumis à un comité du Parlement chargé d'examiner les questions relatives au transport.

Nous étudierons aujourd'hui le rapport annuel d'Air Canada pour 1979. Je suis heureux d'accueillir dans notre comité le président d'Air Canada, M. Claude Taylor. Je suis certain que la plupart des membres du comité ont rencontré M. Taylor et ont probablement déjà eu l'occasion de lui poser des questions. De toute façon c'est avec plaisir que nous l'accueillons ici. J'aimerais lui demander maintenant qu'il fasse une déclaration préliminaire s'il en a une à faire et aussi, s'il le désire, qu'il présente les collègues qui l'accompagnent. M. Taylor s'il-vous-plaît.

M. Claude I. Taylor (président-directeur général, Air Canada): Merci beaucoup monsieur le président. C'est un plaisir d'être avec vous. Ce n'est pas la première fois que nous nous présentons devant ce comité étant donné que nous étions ici en 1977 pour étudier la nouvelle loi constituant Air Canada, que vous venez de mentionner.

J'aimerais faire quelques très brefs commentaires étant donné qu'un certain nombre de changements ont eu lieu depuis 1977. Et j'aimerais faire une sorte de présentation de la situation avant le rapport annuel, avec un ou deux bref commentaires au sujet de ces changements.

M. Ellis: Excusez-moi monsieur le président, sur une question de règlement. Aurons-nous un exemplaire de l'exposé de M. Taylor ou serait-il préférable de prendre des notes?

M. Taylor: Il y a des exemplaires disponibles.

M. Ellis: Merci.

Le président: Continuez monsieur Taylor.

M. Taylor: D'abord, j'aimerais simplement faire un ou deux commentaires au sujet des conditions dans lesquelles nous travaillons actuellement. Avec l'adoption d'une nouvelle loi constituant Air Canada, Air Canada a perdu une partie de son statut particulier en ce qui concerne les permis de route, les contrats pour le courrier par avion, etc. Mais, à la suite de l'adoption de la loi, le gouvernement a retiré les mesures limitatives sur les permis transcontinentaux de CP Air et ces derniers ont le droit maintenant de nous faire concurrence. En fait, en 1979, ils ont augmenté leur capacité de 24 p. 100, suivis d'un autre 20 p. 100 en 1980.

Par ailleurs, les règlements sur les vols nolisés intérieurs ont été supprimés afin de permettre à Wardair de mettre en service des vols réguliers nolisés intérieurs. PWA et Transair ont fusionné et sont devenus des transporteurs vers l'Ouest très

[Texte]

routes through B.C., Alberta, Saskatchewan and Manitoba. EPA have expanded into Toronto and Nordair west to Winnipeg, and CP Air are now licensed to serve Halifax.

Now, during this same period, the economies of Canada and the U.S. were performing at a very slow pace with record unemployment in both countries. And I would like to make two or three comments about three issues with respect to our operation: the labour force, service and financial position.

When I was here some three-and-a-half years ago, we were beginning the process of improving the relationship with our labour force and, since then, I can report that the climate between management and labour has improved considerably. We have 12 contracts to negotiate in 1980, and agreement has been reached in 8 of these cases. By every measure including the attitude displayed to the public, I believe that the morale of our work force has proved. Of somewhat special significance, I think, indicating the mood of our people, is that the recent Centraide/United Appeal Campaign saw 55 per cent of all Air Canada people participate in that campaign and contribute over one-half million dollars.

Now service to Canadians continues to be a primary objective. We are certainly not a monopoly anymore. We are the largest Canadian airline serving all ten provinces but we have competition in all ten provinces. As I mentioned I believe the quality of our service is second to none. Our own measures as well as those of such independent researchers as Egan Ronay give us very high marks. Now, I would be the first to admit that there are bound to be incidents and days when we do drop the ball in service. With 23,000 people handling nearly 14 million passengers, this is likely to happen. But we believe it is occurring with decreasing frequency.

We pioneered seat sales in Canada which have been very successful because they are available on all our flights during the period of their validity so that each community has access to these travel bargains. This is unlike some of our competition on "Skybus" and "Wardair Class" which are provided only in the large, dense markets.

Now I want to make a comment about fares because I am sure the matter is of concern. Fares in Canada are increasing faster than certainly we would like, but they have been held to increases far less than in the U.S. and then they would otherwise have been in Canada if it were not for Canada's philosophy of restraint. Canadian fares are now 15 to 20 per cent lower than comparable U.S. fares. The U.S. trunks, for example, have had aggregate tariff increases in the last 12 months of over 45 per cent. Their increase in net yield will be over 25 per cent. The increase in our net yield in 1980 will be about 13 per cent. Our load factors are 8 to 10 per cent higher than U.S. trunks, so we are not asking our customers to pay for our inefficiency of excess capacity.

Now with declining market growth, more competition and rapidly rising costs, we are constantly striving to overcome

[Traduction]

compétitifs avec des routes vers la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. EPA a étendu ses services à Toronto, et Nordair en direction de l'Ouest, vers Winnipeg; CP Air a maintenant un permis pour desservir Halifax.

Au cours de cette même période, la situation économique au Canada et aux États-Unis a connu un ralentissement, avec un taux de chômage élevé dans les deux pays. Et j'aimerais faire deux ou trois remarques au sujet de trois points ayant trait à notre exploitation: la main-d'œuvre, les services, et la situation financière.

Lorsque j'étais ici il y a trois ans et demi, nous avions essayé d'améliorer les relations avec notre main-d'œuvre et depuis, le climat entre la direction et les employés s'est considérablement amélioré. Nous avons eu 12 contrats à négocier en 1980 et nous sommes arrivés à un accord dans 8 des cas. Sous tous les rapports, y compris l'attitude envers le public, je crois que le moral de notre main-d'œuvre a été démontré. La récente campagne de Centraide est je pense d'une importance particulière, car elle indique l'attitude de nos employés, 55 p. 100 du personnel d'Air Canada ayant participé à cette campagne et y ayant contribué pour plus d'un demi million de dollars.

Maintenant, le service aux Canadiens continue à être l'objectif principal. Nous ne sommes certainement plus un monopole. Nous sommes la compagnie d'aviation la plus importante du Canada desservant dix provinces, mais nous devons faire face à la concurrence dans les dix provinces. Je crois, comme je l'ai déjà mentionné, que la qualité de nos services reste la meilleure. Selon notre propre évaluation, ainsi que celle de chercheurs indépendants comme Egan Ronay, nous nous plaçons parmi les meilleurs. Maintenant, je serai le premier à admettre qu'il peut y avoir des incidents et des jours où nous baissons la qualité des services. Avec 23,000 personnes s'occupant d'environ 14 millions de passagers, cela doit arriver. Mais nous croyons que ces incidents tendent à diminuer.

Nous avons été les premiers à offrir des soldes de sièges au Canada, ce qui a eu beaucoup de succès parce qu'ils sont disponibles sur tous nos vols pendant la période de leur validité, si bien que chaque communauté peut profiter de ces bonnes occasions de voyager. Ce n'est pas comme certains de nos concurrents, Skybus et Wardair Class, qui n'offrent ces avantages que sur les marchés importants.

Maintenant je désire faire une remarque au sujet des tarifs car je suis sur qu'il s'agit là d'un sujet de préoccupation. Les tarifs au Canada augmentent plus rapidement que nous aimerions, et moins vite qu'aux États-Unis grâce à une politique de contrôle des prix en vigueur au Canada. Les tarifs canadiens sont maintenant de 15 à 20 p. 100 plus bas que les tarifs similaires des États-Unis. Les grandes lignes américaines, par exemple, ont connu des augmentations globales de tarifs au cours des derniers 12 mois de plus de 45 p. 100. Leur augmentation en revenu net dépassera 25 p. 100. L'augmentation de notre revenu net en 1980 sera d'environ 13 p. 100. Nos facteurs de charge sont 8 à 10 p. 100 plus élevés que pour les grandes lignes des États-Unis, aussi nous ne demandons pas à nos clients de payer pour la capacité en excès non utilisée.

Or, avec la tendance du marché à la baisse, une concurrence plus grande et des coûts à la hausse, nous nous efforçons

[Text]

gaps in frequency and service by time of day, and in the light of this environment, we are operating a greater number of flights with smaller aircraft in order to meet customer requirements for frequency.

Additional frequencies are becoming increasingly difficult to justify unless break-even load factors can be obtained. As a reference point, five years ago a DC-9 cost \$1,200 per hour to operate and, today, the same aircraft costs over \$2,500 per hour.

Finally, Mr. Chairman, just a few words about our financial position. It will cost us nearly \$6 billion dollars by 1990 to replace and upgrade our fleet. We expect to be out of the debt financing for this without government assistance or guarantees. In the past two years we have paid the shareholders \$26.4 million in dividends, which is more than all the subsidies incurred by TCA. When the company was recapitalized in 1978 the shares were valued at \$1,000 each and today they are worth \$1,587, an increase of 59 per cent in 33 months. In 1976 our retained earnings were \$18.9 million—and I remember that we had great discussions about that figure before this committee—and today they stand at approximately \$170 million. But bear in mind that almost any new aircraft today costs about \$50 million per copy.

• 0945

We have often been compared to Northwest Airlines in this committee. Last year their profit was \$72 million and this year they will break even or have a loss. Our 1979 profit after tax was \$55 million and this year I expect it will be about the same figure, perhaps \$58 million, which again is about one airplane worth.

There may be one or two, or maybe three, airlines to show a profit in North America. Now profit, in our view, is only important as the cost of being in business tomorrow, because all of our profits are put into the re-equipping of the fleet and causing the airline to grow, and since we expect to be in business tomorrow we need a level of profit to make that happen.

Mr. Chairman, those are some comments that I simply wanted to use to set the stage for our report to your committee today. Now I would like to introduce two people, one of whom you have met before, André St-Denis, Vice-President of Accounting and Control, and our new Executive Vice-President of Airlines Operations, Mr. Pierre Jeannot, who will also be a witness today.

The Chairman: Welcome, gentlemen. I noted in Mr. Taylor's remarks that it is three and a half years since he has been before the Transport committee. Air Canada's annual reports.

[Translation]

constamment de combler le manque de fréquence des services de jour, et dans ces conditions, nous mettons en service un plus grand nombre de vols avec de plus petits avions, afin de répondre à la demande exprimée par la clientèle.

Des vols supplémentaires plus fréquents deviennent de plus en plus difficiles à justifier à moins que des facteurs de charge ayant atteint un seuil de rentabilité puissent être obtenus. Comme point de référence, il y a cinq ans un DC-9 coûtait \$1,200 de l'heure et aujourd'hui, le même avion coûte plus de \$2,500 de l'heure.

Finalement, monsieur le président, juste quelques mots au sujet de notre situation financière. Cela nous coûtera environ \$6 milliards d'ici 1990 pour remplacer et améliorer notre flotte. Nous espérons avoir terminé de payer la dette sans l'aide du gouvernement ou garanties d'exécution. Au cours des deux dernières années, nous avons payé en dividendes la somme de 26.4 millions de dollars aux actionnaires, ce qui est supérieur à toutes les subventions d'Air Canada. Lorsque le capital de la société a été remanié en 1978, les parts ont été évaluées à \$1,000 chaque et aujourd'hui elles valent \$1,587, soit une augmentati de 59 p. 100 en 33 mois. En 1976, nos bénéfices cumulés étaient de 18.9 millions de dollars—et je me souviens que nous avons eu de grandes discussions au sujet de ce chiffre devant ce Comité—et aujourd'hui elles se maintiennent à environ 170 millions de dollars. Mais il faut avoir présent à l'esprit que presque n'importe quel nouvel avion aujourd'hui coûte environ 50 millions de dollars.

Dans ce comité, nous avons souvent été comparés à Northwest Airlines. L'année dernière, leurs bénéfices ont atteint 72 millions de dollars et cette année, ils atteindront le seuil de rentabilité ou accuseront une perte. Nos bénéfices pour 1979, après impôts, étaient de 55 millions de dollars et, cette année, je m'attends à ce que ce soit à peu près le même chiffre, peut-être 58 millions, ce qui, une fois encore, est presque le prix d'un avion.

Il est possible qu'une ou deux, peut-être trois, compagnies d'aviation fassent des bénéfices en Amérique du Nord. Selon nous, aujourd'hui les bénéfices ne sont importants qu'à condition d'être réinvestis sur le marché, ou dans le rééquipement de la flotte pour que la compagnie progresse, et puisque nous voulons être sur le marché des affaires demain, nous avons besoin d'atteindre un niveau de profits suffisant pour qu'il en soit ainsi.

Monsieur le président, c'était quelques remarques que je désirais simplement faire comme préambule à notre rapport présenté devant votre comité aujourd'hui. Maintenant, j'aimerais vous présenter deux personnes, une que vous avez déjà rencontrée, André St-Denis, Vice-président, Comptabilité et Contrôle, et notre nouveau Vice-président administratif des services aériens, M. Pierre Jeannot, qui sera aussi un témoin aujourd'hui.

Le président: Bienvenue, messieurs. J'ai remarqué, d'après les déclarations de M. Taylor, que cela fait trois ans et demi qu'il s'est présenté devant le Comité sur les transports. Je

[Texte]

Anyway, we are happy to have you here today and we will proceed now to questioning, starting with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Taylor, and also welcome to your officials. It has been a long time since you have been before this committee and I am pleased to note that the operations of the airlines seem to be well in hand.

I have a couple of questions arising out of the statement you made and then perhaps some questions in a more general vein. You dwell at some length on the environment within which you now operate, and I think you are clearly indicating that you are operating in a competitive environment. I am wondering if you have found that the opening up of routes to your competitors and a reduction in the monopoly position of Air Canada has been healthy in terms of the operation of your airline.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Mazankowski. It is good to see you before the committee this morning. I recall three and a half years ago the discussions we had on Clause 17.7 at that time.

Going to your question about the environment, I would make a couple of comments on it. When the restrictions were removed from CP Air I said at the time that I thought the market in Canada was growing at a level and that we had attained the status of operation in terms of our efficiency where we could accommodate it. As I have been on record on other occasions, I believe that competition where it is warranted does stir the carriers involved into better service to the Canadian public. So from that standpoint, we have been able to meet the competition and I think we have been able to put out a product equal to or better than the competition.

The impact of that competition, in the light of what has happened to the economy and the travel market, has caused us to make some adjustments which we otherwise might not have made. For example, the comment I made about having to go to smaller equipment is a direct result of the two things, the slower market growth and more competition. There are routes on which we previously operated where probably we would be operating larger equipment than we are operating today if the competition was not at the level it was. Given that the competition is there, we have done what I think any good management would do, and that is adjust to it. If the market is not there to support big airplanes, then you put smaller airplanes on.

• 0950

So we have moved in the last year or two, in the light of the declining growth in the markets and more competition, to operate more small airplanes. You may recall that in expectation of that competition we have bought the Lockheed 1011-500, which in fact is a 240-passenger, long-range, wide-bodied airplane, instead of buying more of the 747s, because we knew

[Traduction]

pense que nous devrions être plus assidus dans l'étude du rapport annuel d'Air Canada. De toutes façons, nous sommes heureux de vous accueillir ici aujourd'hui et nous allons continuer maintenant avec nos questions et commercer par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur Taylor et aussi bienvenue à vos collègues. Cela fait longtemps que nous ne vous avons pas vus ici, à ce comité, et je suis heureux de remarquer que les services aériens semblent être entre bonnes mains.

A la suite de votre déclaration, j'ai deux questions à poser et peut-être ensuite j'aurai quelques questions plus générales. Vous insistez sur les conditions dans lesquelles vous travaillez maintenant, et je pense que vous indiquez clairement que vous travaillez dans une situation de concurrence. Je me demande si vous avez trouvé que l'ouverture de routes à vos concurrents et la baisse du monopole d'Air Canada ont été bénéfiques sur le plan de l'exploitation de votre société.

M. Taylor: Merci, monsieur Mazankowski. C'est un plaisir de vous accueillir ici devant ce comité, ce matin. Je me souviens des discussions que nous avons eues il y a trois ans et demi sur l'article 17.7.

Pour revenir à votre question au sujet des conditions, je ferais quelques remarques à ce sujet. Lorsque les mesures restrictives ont été supprimées à CP Air, j'ai dit à l'époque que je pensais que le marché au Canada se développait de telle façon que nous étions en train d'atteindre le statut d'exploitation pour ce qui est de l'efficacité. Comme je l'ai déjà dit à d'autres occasions, je crois que la concurrence, là où elle est justifiée, stimule les transporteurs qui offrent ainsi un meilleur service au public canadien. Ainsi, à partir de ce point de vue, nous avons été en mesure de faire face à la concurrence et je pense que nous avons été capables d'offrir un produit égal ou supérieur à celui du concurrent.

Les répercussions de cette concurrence, à la lumière de la situation économique et du marché du transport, nous ont obligés à faire quelques mises au point qui, autrement, n'auraient pas été faites. Par exemple, la remarque que j'ai faite au sujet d'avoir du matériel plus petit est une conséquence directe des deux choses: la croissance ralentie du marché et une concurrence plus forte. Dans le passé, nous utilisions sur certaines routes du matériel plus important que nous n'utilisions aujourd'hui si la concurrence n'avait pas atteint le niveau actuel. Étant donné qu'il y a de la concurrence, nous avons fait ce que n'importe quelle bonne administration aurait fait, c'est-à-dire s'adapter à cette concurrence. Si le marché n'est pas là pour soutenir l'utilisation des gros avions, alors il faut utiliser des petits avions.

Aussi, ces deux dernières années, à la lumière d'un marché en baisse et d'une compétition plus forte, avons-nous utilisé de plus petits avions. Vous pouvez vous rappeler qu'en prévision de cette concurrence, nous avons acheté le Lockheed 1011-500, qui en fait est un avion de 240 passagers, long courrier, à large fuselage, au lieu d'acheter d'autres 747, puisque nous savions

[Text]

that we could not operate competitively frequency-wise with the big airplanes. We are operating more 727s and DC-9s domestically than we would be operating if there were not as much competition and we would probably be operating, say, more 1011s—.

Mr. Mazankowski: What does that do, in terms of the operation of your smaller aircraft, with regard to your energy factor, given the fact that we are into a period of obvious energy price increases? Does that have a bearing on your fuel consumption, the fact that you have to operate small planes? Does that reduce your fuel efficiency factor?

Mr. Taylor: Through the chair, if you can operate a big airplane, like the 747 or any of those wide-bodied airplanes, at an equivalent load factor, say of 75 per cent, the fuel consumption per passenger mile is lower on the big airplanes than it is on a DC-9, say with 70 per cent load factor. However, if you are operating a big airplane at 40 per cent load factor as opposed to a small airplane a 70 per cent load factor, then you are better off to operate the small airplane. But, certainly, the more large airplanes that you can operate given the market size, the more efficient you can be energy-wise, no question about that.

Mr. Mazankowski: You used the expression, "competition where warranted." I wonder if you could just elaborate on that, Mr. Taylor, "where warranted."—I suppose you are talking about the busy runs—just to give some indication as to where we may be going in the future. Would you say that the competition that we now have in the aviation industry in Canada has almost reached a saturation point? Is there room for more competition or are we almost at the breaking point?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the chair, Mr. Mazankowski, I think we are very near the saturation point, simply because we have competition now on virtually all of the routes we operate.

There are two comments that I would make relative to "where warranted." I think we have to bear in mind the size of the Canadian market. The largest market that we have, in the sense of a long-haul market, is Toronto-Vancouver, which I think rates somewhere between fortieth and fiftieth in size in terms of the density of markets in the U.S.

Now, in the majority of markets in the U.S., where there is almost total deregulation, by and large you do not find a market with more than three carriers on it, even on the big transcontinental routes of New York to Los Angeles, San Francisco and so on. By and large, three competitors are about all those markets can stand. In fact, a very well-known financial analyst of Solomon Brothers in New York feels that when the U.S. situation settles down, and I see that it has begun to settle down in the last couple of weeks on New York to west coast, there will probably be about two competitors survive on those big markets.

[Translation]

que nous ne pouvions pas les mettre en service de façon concurrentielle avec les gros avions. Nous utilisons plus de 727 et de DC 9 à l'intérieur du pays que nous ne le ferions s'il n'y avait pas autant de concurrence, et nous utiliserions probablement plus de 1011.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que cela représente, en ce qui concerne l'exploitation de vos plus petits avions par rapport à votre facteur énergie, étant donné que nous sommes en ce moment dans une période d'augmentation des coûts énergétiques? Est-ce que le fait de mettre en service des petits avions a des répercussions sur votre consommation du carburant? Est-ce que cela réduit votre facteur de rendement du carburant?

M. Taylor: Si vous pouvez mettre en service un gros avion, comme 747 ou un de ces avions à large fuselage, à facteur de charge équivalent, par exemple 75 p. 100, la consommation du carburant par mille-passager est plus faible sur les gros avions que sur un DC 9, avec, par exemple, 70 p. 100 du coefficient de remplissage. Cependant, si vous mettez en service un gros avion à 40 p. 100 du coefficient de remplissage par rapport à un petit avion à 70 p. 100 du coefficient de remplissage, alors il vaut mieux mettre en service les petits avions. Mais, il est certain que selon l'importance du marché, plus les avions sont gros, plus vous pouvez faire des économies d'énergie, il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. Mazankowski: Vous utilisez l'expression «la concurrence là où elle est justifiée». Je me demande si vous pouvez un peu expliquer cette expression, monsieur Taylor, «là où elle est justifiée». Je suppose que vous parlez des routes très fréquentées juste pour nous indiquer où nous nous en allons. Diriez-vous que la concurrence qui existe dans l'industrie aéronautique au Canada a presque atteint un point de saturation? Y a-t-il de la place pour plus de concurrence ou sommes-nous presque au point de rupture?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Merci, monsieur le président. Monsieur Mazankowski, je pense que nous sommes très près du point de saturation, simplement parce qu'il y a de la concurrence maintenant sur à peu près tous les itinéraires que nous exploitons.

J'aimerais faire deux remarques au sujet de l'expression «où c'est justifiée». Je pense que nous devons avoir présent à l'esprit l'importance du marché canadien. Le plus important marché que nous ayons, dans le sens d'un marché à longue distance, est Toronto-Vancouver, qui est je crois quatrième ou cinquième sur le plan de la densité de marché aux États-Unis.

Maintenant, dans la majorité des marchés aux États-Unis, où on a presque supprimé les règlements, d'une façon générale, vous ne trouvez pas un marché avec plus de trois transporteurs, même sur les itinéraires transcontinentaux importants de New-York à Los-Angeles, San-Francisco, etc. De façon générale, trois concurrents sont à peu près tout ce que ces marchés peuvent supporter. En fait, un analyste financier très connu de Solomon Brothers à New-York pense que lorsque la situation aux États-Unis se stabilisera, et je vois que cela a commencé au cours de ces dernières semaines, entre New-York et la Côte

[Texte]

So there are two reasons for competition, one, I think, to provide the customer with a choice, and two, because the markets are of sufficient size that it probably takes two competitors to operate it. Now, in Canada, I do not think there are any markets that really desire more than two competitors. We have some on which there are more than two competitors but I do not think that there are any that desire more than two competitors to achieve the two objectives, one of providing a choice and a spur to better service, and the other simply to divide the market so that it is not a monopoly.

Mr. Mazankowski: Under the new legislation, if called upon by government you can be asked to perform a service which may not be economically viable but may be deemed to be so in the public interest. Since the passage of this act, have you had any requests from the government to provide a service which normally otherwise would not have been provided if it were based strictly on economic viability?

• 0955

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: No, we have had no requests from the government. I constantly get a number of requests from members of Parliament, but not from the government.

Mr. Mazankowski: Do you anticipate that particular section of the act will ever be invoked? Do you have reason to believe it may?

Mr. Taylor: Mr. Mazankowski, 'never' is a word I seldom use.

Mr. Mazankowski: Well, let us say in the near future; you do not anticipate it?

Mr. Taylor: I do not see it being invoked in the near future.

Mr. Mazankowski: All right.

You mentioned as well the matter of fares; Canadian fares versus U.S. fares. While I think the committee has to believe your statement, I think many customers, many airline passengers, would hold the view that Canadian fares in fact are higher than U.S. fares. I wonder if you could table something with the committee which would give us a comparative balance on scheduled air fares in the United States versus Canada. If you do not have that available right at the moment, perhaps we might have it a little later.

The Chairman: Mr. Taylor, if you have that, we can append it to the proceedings of this meeting. If not, we can receive it and append it to a later meeting.

Mr. Mazankowski: Some questions might arise if such a document were made available.

Mr. Taylor: We have the information in some detail and we would be glad to provide a table of comparisons to the committee. I had occasion just the other day to respond to the president of one of the large Canadian corporations, who was quoted in *The Toronto Star* and the Montreal *The Gazette* as

[Traduction]

ouest, il y aura environ deux concurrents qui survivront sur ces importants marchés.

Ainsi, il y a deux raisons pour justifier la concurrence: l'une parce qu'elle offre au client un choix, et la deuxième, parce que les marchés sont d'une importance suffisante pour qu'il y ait deux concurrents. Maintenant au Canada, je ne pense pas qu'il y ait de marché qui désire vraiment plus de deux concurrents. Nous en avons où il y a plus de deux concurrents, mais je ne pense pas que plus de deux concurrents soient justifiés pour atteindre les deux objectifs: un, offrir un choix et un meilleur service et deux, simplement diviser le marché pour qu'il n'y ait pas un monopole.

M. Mazankowski: Aux termes de la nouvelle loi, si elle passe, on peut vous demander d'exécuter un service qui peut ne pas être économiquement rentable, mais peut-être jugé d'intérêt public. Depuis l'adoption de cette loi, avez-vous reçu des demandes du gouvernement pour offrir un service qui autrement aurait normalement été fourni s'il avait été fondé strictement sur la rentabilité économique?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Non, nous n'avons pas eu de demandes du gouvernement. Je reçois constamment un nombre de demandes des membres du Parlement, mais pas du gouvernement.

M. Mazankowski: Prévoyez-vous que cet article particulier de la loi sera mis en cause? Avez-vous des raisons de croire que cela pourra l'être?

M. Taylor: Monsieur Mazankowski. «jamais» est un mot que j'utilise rarement.

M. Mazankowski: Bon, disons dans le futur immédiat; vous ne vous y attendez pas?

M. Taylor: Je ne crois pas qu'il soit mis en cause dans le futur immédiat.

M. Mazankowski: Très bien.

Vous avez aussi mentionné la question des tarifs; les tarifs canadiens par rapport aux tarifs américains. Tout en pensant que le comité doit croire à vos déclarations, je pense qu'un bon nombre de clients, de nombreux passagers affirmeraient que les tarifs canadiens sont en fait plus élevés que les tarifs aux États-Unis. Je me demande si vous pourriez présenter un comité un relevé comparatif des tarifs des vols réguliers aux États-Unis et au Canada. Si vous n'en avez pas un maintenant, peut-être nous pourrions l'avoir un peu plus tard.

Le président: Monsieur Taylor, si vous avez ce document, vous pouvez le joindre aux procès-verbaux de cette réunion. Sinon, nous pouvons le recevoir et le joindre à une prochaine réunion.

M. Mazankowski: Si nous avons un tel document, des questions pourraient survenir.

M. Taylor: Nous avons les renseignements détaillés et nous serons heureux de fournir un tableau comparatif des tarifs au comité. J'ai eu, l'autre jour, l'occasion de répondre au président d'une importante société canadienne, lequel avait déclaré dans le *Toronto Star* et la *Gazette* de Montréal qu'il voyageait

[Text]

saying he was travelling from Montreal to Vancouver by Gateway because of the lower fares. I felt compelled to challenge him and I came up with these figures, which he has and which I have; I think we both agree on them. If you want to go from Montreal to Vancouver via the U.S., first class, it will cost \$498, and if you go by the Canadian route, it will cost \$437—and it will take you five hours longer. On the economy side, it is \$376 U.S., compared to \$273 taking Canadian carriers.

We have a lot of point-to-point comparison fares, by length of haul, by both so-called normal fares as well as discount fares, the super-saver fares, which have gone up dramatically in the U.S. in the last few months. We would be glad, Mr. Chairman, to table a document with those comparisons in it.

Mr. Mazankowski: You talked about your slower market growth areas. I presume you have some livelier growth markets in certain areas of Canada, and perhaps trans-border and European. Could you outline to the committee where you see your growth potential over the course of the next four or five years, and how you are responding to it?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: There are two periods, I think, within that time frame. There is the very immediate period, which is 1981 and perhaps into 1982, in which our best crystal ball reading says the market is going to be very slow to grow, in Canada, Canada-U.S., the U.S., and also internationally in North America. Then we see the market beginning to grow perhaps in 1982 through 1984.

The areas where we see growth occurring will by and large be in the longer-haul routes, because given what is going to have to happen to the pricing of our product as a result of energy policies around the world and inflation in this industry being about 20 per cent a year, the longer-haul routes will tend to be the routes that will continue to grow. We think it will be an uneven pattern in Canada, in that the western part of Canada to Europe and the U.S., both the western U.S. and from the west of Canada to the eastern U.S., will grow at a somewhat faster rate than markets in eastern Canada will grow.

• 1000

So it will be an uneven growth by geographic region of the country and we have tried to do our strategic planning giving weight to that fact. We have, as I mentioned earlier, bought airplanes on the basis of that kind of a strategy to provide frequency and long-haul market growth.

So it will be an uneven growth, principally western Canada to the eastern United States and the western United States, with the international markets probably continuing to be fairly low-growth.

[Translation]

de Montréal à Vancouver par Gateway parce que les tarifs étaient plus bas. Je me suis senti dans l'obligation de le mettre au défi et je lui ai présenté ces chiffres qu'il a et que j'ai; je pense que nous sommes d'accord sur eux tous les deux. Si vous désirez aller de Montréal à Vancouver par les États-Unis, en première classe, cela vous coûtera \$498 et si vous passez par un itinéraire canadien, cela vous coûtera \$437 et vous prendra cinq heures de plus. En classe économique, c'est \$376 aux États-Unis par rapport à \$273 avec les compagnies canadiennes.

Nous avons un grand nombre de tarifs que nous pouvons comparer point par point, selon la longueur du trajet, selon les tarifs dits normaux et les tarifs réduits, les tarifs super-économiques, qui ont augmenté de façon importante aux États-Unis au cours des derniers mois. Nous serions heureux, monsieur le président, de soumettre un document avec ces comparaisons.

M. Mazankowski: Vous avez parlé du ralentissement de la croissance du marché. Je suppose qu'il y a des marchés qui se développent plus rapidement dans certaines régions du Canada, peut-être à l'étranger et vers l'Europe. Pourriez-vous exposer brièvement au comité là où voyez votre potentiel de développement au cours des prochaines quatre ou cinq années, et comment avez-vous l'intention d'y répondre?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Il y a deux moments, je pense, dans cette période de référence. Il y a la période actuelle qui est 1981 et peut-être 1982, au cours de laquelle, si nous en croyons la boule de cristal, la croissance du marché sera très faible, au Canada, au Canada-États-Unis, aux États-Unis, et aussi internationalement en Amérique du Nord. Nous voyons entre 1982 et 1984 le marché qui commencera à croître peut-être.

Les deux régions où nous prévoyons qu'il y aura croissance de façon générale seront les transports à plus longues distances, parce qu'étant donné ce qui va arriver à la varification de notre produit, suite aux politiques énergétiques dans le monde et l'inflation dans cette industrie étant d'environ 20 p. 100 par année, les trajets longue distance tendront à être les transports qui continueront à se développer. Nous pensons qu'il s'agira d'un développement inégal au Canada, la partie ouest du Canada vers l'Europe et les États-Unis, ainsi que les États-Unis de l'ouest et à partir de l'est du Canada vers l'est des États-Unis, se développeront à un rythme plus rapide que les marchés de l'est du Canada.

Ainsi il s'agira d'une croissance inégale par région géographique dans le pays et nous avons essayé de planifier notre stratégie en donnant une certaine importance à ce fait. Nous avons, comme je l'ai mentionné plus tôt, acheté des avions en prenant en considération ce type de stratégie afin de favoriser la croissance d'un marché fondé sur la fréquence et les longues distances.

Ainsi il s'agira d'une croissance inégale, principalement dans l'ouest du Canada vers l'est des États-Unis et l'ouest des États-Unis, les marchés internationaux continuant probablement à présenter une croissance assez faible.

[Texte]

Mr. Mazankowski: You mention, Mr. Taylor, through you, Mr. Chairman, that you are going to be investing quite heavily in equipment over the next few years: \$6 billion by 1990. How will it be financed? And how do you determine whether you are better off to lease rather than to purchase outright?

You have a number of aircraft under lease right now, I understand. How do you make that determination? Is it an ad hoc decision? Or is there a general over-all policy that you have in terms of determining which route to use?

Mr. Taylor: Through the chair, I would give you a general answer, Mr. Mazankowski, and then if we wish to pursue it, I would ask Mr. St-Denis to fill in the technical parts of it.

We have developed a number of alternative plans or scenarios, if you will, over the next ten years as to what market growth will be, and we have taken a fairly conservative view of what market growth will be and what competition will be; and we have looked at what our financial capital needs would be to meet that.

We have had to make one very critical decision in the last year, and that is that of roughly 115 or 120 airplanes that we have today, 46 of them are DC-9s. In fact, on any given day of the week, 50 per cent of the traffic that we carry is carried on DC-9s. So that is a big portion of our fleet.

Now that fleet, as you mentioned earlier, is not the most fuel-efficient fleet that we have; yet in order to have maintained frequency, and because of the size of the Canadian communities, we must continue to operate it.

We looked at the possibility of replacing that entire fleet of airplanes with some new airplanes but found that the cost of doing that would be just so expensive in this time-frame, plus the fact that the airplanes that we would be buying, even though they would be new, would not be that much more efficient than the ones we have. So we have elected to spend a fair amount of money upgrading that fleet, in terms of modernizing the interior of the airplane, changing the pressure systems, changing the sound baffling systems to cut down the noise, and upgrading the engine so that we can get a 5 to 7 per cent improvement in fuel consumption, and spend a fraction of what we would otherwise have spent on that airplane. That will take that fleet through until the mid 1980s, to 1985 or 1986, when there may be a new more efficient airplane on the market.

Now, when we look at the airplanes that we do need to buy, such as the 1011-500s, the 727s and the 767s, and we look at what that will cost us and how we will need to keep in balance our debt to our equity ratios so that we do not over burden the corporation downline with a . . .

Mr. Mazankowski: What is your target in terms of your debt-equity?

[Traduction]

M. Mazankowski: Vous mentionnez M. Taylor, que vous allez investir des sommes assez importantes dans le matériel au cours des quelques années à venir: 6 milliards de dollars d'ici 1990. Comment se fera le financement? Et comment déterminerez-vous s'il vaut mieux louer plutôt qu'acheter tout de suite?

Vous avez un nombre d'avions loués maintenant, je sais. Comment prenez-vous cette décision? Est-ce qu'il s'agit d'une décision spéciale? Ou est-ce que c'est une politique générale que vous avez quant à la détermination de l'itinéraire à utiliser?

M. Taylor: Avec la permission du président, j'aimerais vous répondre de façon générale M. Mazankowski, et si nous désirons continuer, je demanderais à M. St-Denis de traiter des questions techniques.

Nous avons élaboré un certain nombre de plans ou de scénarios différents, pour les dix prochaines années quant à savoir ce que sera la croissance du marché, et nous avons choisi un point de vue assez conservateur en ce qui concerne la croissance du marché futur et ce que sera la concurrence; nous avons examiné ce que seraient nos besoins en capital, pour faire face à cette croissance.

Nous avons dû prendre une décision très importante l'année dernière, soit concernant les 115 ou 120 avions que nous avons aujourd'hui, 46 d'entre eux étant des DC-9. En fait, n'importe quel jour de la semaine, 50 p. 100 du trafic se fait avec des DC-9. Aussi s'agit-il d'une importante proportion de notre flotte aérienne.

Maintenant cette flotte, comme nous l'avons mentionné plus tôt, n'est pas la flotte la plus rentable en termes de consommation de carburant que nous ayons; cependant, afin de maintenir la fréquence et à cause de l'importance des communautés canadiennes, nous devons continuer à l'exploiter.

Nous examinons la possibilité de remplacer toute la flotte d'avions par de nouveaux avions, mais étant donné le coût de cette exploitation, ce serait trop cher dans cette période de référence, plus le fait que les avions que nous achèterions, même s'ils étaient neufs, ne seraient pas tellement mieux que ceux que nous avons. Aussi avons-nous choisi de dépenser un important montant d'argent pour améliorer cette flotte, en modernisant l'intérieur de l'avion, en changeant les systèmes de pression, les systèmes de déflecteurs pour le son pour diminuer le bruit, et en améliorant le moteur pour obtenir 5 à 7 p. 100 d'amélioration dans la consommation du carburant et en dépensant une partie de ce que nous aurions dépensé autrement sur cet avion. Ainsi cette flotte durera de 1980 à 1985 ou 1986, lorsqu'il y aura peut-être un avion plus rentable sur le marché.

Maintenant lorsque nous examinons les avions dont nous avons réellement besoin, tels que le 1011-500, le 727 et le 767, et que nous examinons ce que cela nous coûtera et comment nous devons équilibrer notre dette avec notre ratio d'avoirs, afin que la société ne soit pas surchargée avec un . . .

M. Mazankowski: Quel est votre objectif en ce qui concerne votre ratio d'endettement?

[Text]

Mr. Taylor: The target that we have taken is 60:40; to maintain it at a 60:40 level. Now, it is going to move 2 or 3 percentage points around that.

Mr. Mazankowski: And your return on investment? What is your target?

Mr. Taylor: Well, the return on investment, and I will ask Mr. St-Denis to comment in detail, but we feel that if we are going to keep it at that level and—another key factor—generate about two-thirds of the cash flow that we will need to do that financing, internally, with only one-third left to be financed outside, we will need a return on investment of between 12 and 15 per cent. Now that is both to keep the debt-equity ratio in balance and also to keep the two-thirds of cash generated internally.

Now, when you come to these kinds of scenarios, then the question comes: do you lease or buy? And of course there are a couple of things that dictate there: whether or not there is a lease market available—and I will ask Mr. St-Denis to comment in a moment about that—because the lease market is not always available, simply because the lease market is attractive for tax purposes and those tax advantage are not always there. So, at the moment, we are in fact looking at, by and large, purchasing all our equipment, simply because it is, in fact, the least costly way for us to do it, down line in the long term. If you would like to get into the lease versus buy question, perhaps Mr. St-Denis could comment on that.

• 1005

Mr. Mazankowski: Just briefly, and I would like to close on a fresh note.

The Chairman: You have three minutes left, by the way, Mr. Mazankowski. Mr. St-Denis.

Mr. André St-Denis (Vice-President, Accounting and Control, Air Canada): Mr. Mazankowski, the first question, I believe, was, what is or what will be the future major sources of financing to finance the \$6-billion figure referred to previously by Mr. Taylor? There are two sources primarily, internally generated funds out of profit and noncash expenditures, depreciation and amortization, approximately \$4 billion; the other key sources will be the so-called export financing credits available or negotiated at the time at which we ordered the airplane. Let me be a bit more specific with respect to the 727 and the Boeing 767 program. We negotiated \$1.2 billion with the United States Export-Import Bank at very favourable rates, approximately 8.7 per cent per annum U.S. repayable over 10 years. Also, we have in place engine financing; there is essentially the same logic here, there are export credits, from the U.K. government to finance the Rolls Royce engine for approximately \$130 million.

The second question, I believe, was the rational for, or the kind of reasoning that supports, the decision to lease versus to buy. Air Canada has currently \$221 million of a so-called lease financing obligation. This, Mr. Mazankowski, represents the present value of those leasing obligations. The decision to

[Translation]

M. Taylor: L'objectif que nous avons est 60:40; de le maintenir à un niveau de 60:40. Maintenant, il va passer à 2 ou 3 p. 100 à peu près.

M. Mazankowski: Et votre taux de rentabilité? Quel est votre objectif?

M. Taylor: En fait, le taux de rentabilité, et je demanderais à M. St-Denis d'en parler plus en détails, mais nous avons l'impression que si nous demeurons à ce niveau et—un autre facteur clé—produisons environ deux tiers des bénéfices disponibles dont nous aurons besoin pour le financement interne, avec seulement un tiers devant être financé à l'extérieur, nous aurons besoin d'un taux de rentabilité entre 12 et 15 p. 100. Maintenant il s'agit de maintenir le ratio d'endettement ainsi que les deux tiers des encaisses produites à l'intérieur.

Maintenant lorsque vous arrivez à ce genre de scénarios, la question qui se pose est la suivante: louez-vous ou achetez-vous? Et bien sûr, il y a deux facteurs qui imposent leurs conditions qu'il y ait ou non un marché de louage offert, et je demanderais à M. St-Denis de faire des commentaires dans un moment à ce sujet, parce que le marché de louage n'est pas toujours disponible, simplement parce qu'il est intéressant pour des raisons d'impôts et ces avantages fiscaux ne sont pas toujours là. Aussi en ce moment, nous cherchons en fait à acheter tout notre matériel, simplement parce que c'est la façon la plus économique de le faire à longue échéance. Si vous voulez approfondir la question de la location par rapport à l'achat, peut-être M. St-Denis pourrait nous faire ses commentaires à ce sujet.

M. Mazankowski: Brièvement, j'aimerais terminer par une nouvelle récente.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Mazankowski. Monsieur St-Denis.

M. André St-Denis (vice-président, Comptabilité et Contrôle, Air Canada): Monsieur Mazankowski, la première question je crois était, quelles seront ou quelles sont les principales sources de financement pour les 6 milliards mentionnés antérieurement par M. Taylor? Il y a deux sources principales, les fonds produits intérieurement à partir des bénéfices et des dépenses non monétaires, la dépréciation et l'amortissement, environ 4 milliards, les autres sources principales sont ce qu'on appelle les crédits à l'exportation disponibles ou négociés au moment où nous avons commandé les avions. Permettez-moi d'être un peu plus précis au sujet des 727 et des Boeing 767. Nous avons négocié 1.2 milliard de dollars avec la banque Export-Import des États-Unis à des taux très avantageux, environ 8.7 p. 100 par an remboursable en 10 ans. De plus, nous avons mis en place le financement de moteurs; la logique est essentiellement la même pour les crédits à l'exportation du gouvernement du Royaume-Uni, pour le financement de moteurs Rolls Royce, d'environ 130 millions de dollars.

La deuxième question concernait je crois l'exposé raisonné ou le genre de raisonnement à l'appui de la décision de louer ou d'acheter. Air Canada a actuellement une obligation de financement de location de 221 millions de dollars. Ceci monsieur Mazankowski, représente la valeur actuelle de ses

[Texte]

lease or buy is one that takes into account the effective after-tax cost to the corporation. There were days, back in 1974 and 1975, when the company, mainly due to its heavy debt capital structure, was not exactly very profitable. It also had considerable so-called capital cost allowances available, a considerable sum. So it was an economically viable alternative to develop sale and lease transactions, which partly transferred the advantages of ownership to an owner. I believe we have done 14 sale and lease-back transactions like that. However, the company currently, for the past two or three years, has been earning profits and it has to retain all the tax depreciation that can be used. Also, in 1976, the rules were changed regarding the sale and lease-back of major aircraft, limiting considerably the advantages accruing to the potential owner-lessor.

Your other point, I believe, was rate of return and the company objective in that respect. Our target rate of return really is a range of reasonableness, we are aiming to achieve on equity 15 per cent to 17.5 per cent after tax, which is very much in line with the returns of the top 50 industrial companies in Canada.

The Chairman: I am afraid, Mr. Mazankowski, that completes your time.

Mr. Mazankowski: Could I just ask one question? It will be a simple yes or no, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I am sure that your airline has a five-year plan; I am wondering if you would be disposed to tabling it with the committee, and perhaps some questions may arise from it in the later meetings, this afternoon. Do you have a five-year projection or a three-year projection?

• 1010

Mr. Taylor: Yes, we do. I would simply seek the guidance of the chairman of the committee on this. We have a three-year plan that rolls over and which we submit to the shareholders each year because of the necessity of the shareholders to approve our capital budget. Then we have what we call a 10-year scenario that we use for financing purposes. The current three-year plan, which was approved by my board of directors about two or three years ago, is now in the process of being submitted to the shareholders who in turn table it. I just seek the guidance of the chairman as to whether I table something here before I table it officially.

The Chairman: I think that would create a bit of a problem.

Mr. Taylor: It will be going to the shareholders.

The Chairman: I will consult with my clerk and make a ruling before the meeting ends.

Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to cover an area with Mr. Taylor in which I have some sharp disagreement with him. It is not meant personally, I have no doubt that he is an

[Traduction]

obligations de location. La décision de louer ou d'acheter se prend en fonction du coût réel après impôt que la société doit payer. Il y a eu une époque dans le passé, en 1974 et 1975, où la société, surtout à cause de sa structure de capital obligatoire élevé, n'était pas exactement très rentable. Elle avait aussi un important amortissement fiscal des biens disponibles, ce qui représentait une somme considérable. Aussi était-ce un moyen économiquement rentable pour développer les conventions de vente-location, qui transféraient en partie les avantages de la propriété à un propriétaire. Je pense que nous avons procédé à 14 conventions de vente-location de ce genre. Cependant, la société actuellement, pour les deux ou trois dernières années, a fait des profits et elle doit retenir toutes les dépréciations fiscales qui peuvent être utilisées. Aussi en 1976, les règlements ont été changés en ce qui concerne la vente-location des principaux avions, limitant considérablement les avantages résultant de l'éventuel propriétaire-locateur.

Votre autre question, je crois, concernait le taux de rendement et l'objectif de la société à ce sujet. Notre taux de rendement est vraiment un but raisonnable, nous visons une valeur de 15 à 17.5 p. 100 après impôts, ce qui est tout à fait conforme au rendement des 50 principales sociétés industrielles canadiennes.

Le président: Je crains, monsieur Mazankowski, que ce soit tout le temps dont vous disposiez.

M. Mazankowski: Puis-je poser juste une question? Un simple oui ou non suffiront, monsieur le président. Monsieur Taylor, je suis certain que votre société a un programme quinquennal; je me demande si vous seriez prêt à le présenter au comité, et peut-être des questions pourraient être posées à partir de cet exposé cet après-midi, au cours des autres réunions. Avez-vous un programme quinquennal ou triennal?

M. Taylor: Oui nous avons un programme. J'aimerais simplement demander l'avis du président de ce comité à ce sujet. Nous avons un programme triennal qui marche bien et que nous soumettons aux actionnaires, chaque année, pour qu'ils approuvent notre budget d'immobilisations. Ensuite, nous avons ce que nous appelons un programme sur 10 ans qui sert au financement. Notre programme triennal actuel, qui a été approuvé par un conseil d'administration il y a environ deux ou trois semaines, est maintenant sur le point d'être présenté aux actionnaires. J'aimerais tout simplement avoir l'avis du président, et savoir si je présente ce programme ici avant de le présenter officiellement.

Le président: Je pense que cela risquerait de créer un problème.

M. Taylor: Ce sera présenté aux actionnaires.

Le président: Je consulterai mon greffier et établirai un règlement avant que la réunion se termine.

Merci monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais traiter avec M. Taylor d'une question sur laquelle je ne suis pas du tout d'accord avec lui. Je ne veux pas dire personnellement, je ne

[Text]

excellent president of an airline. Mr. Taylor, you have said that the federal government should consider selling shares in Air Canada on the stock market, in other words to privatize it. You are then saying to the present shareholders—and that is the taxpayers of Canada, or the people of Canada—that future dividends could not be paid to those shareholders who took the losses over the years in building up the company, but to new shareholders in the private sector who would take the reduced risk by buying shares in a more profitable company. Why is it that only after the losses have been covered by taxpayers do we get this noise about privatization? The taxpayers took all the risks. When Trans-Canada Airlines was started up in 1937, no private operator was interested; they would not touch it with a 10-foot pole. Where is C. D. Howe, now that we need him again? I never thought I would live long enough to say that. But in light of what has been going on in the last two or three years, I do not understand how you can justify that.

In 1977, under the new Air Canada Act, \$329 million of debt owed to the taxpayers was wiped off the books, and it also saved Air Canada nearly another \$17 million for a total benefit of \$346 million in that first year. Now private investors who buy shares would not have to assume any responsibility for that \$346 million that the taxpayers put up. So the taxpayers carry the debt, why should the taxpayers not keep the right to dividends?

In four out of the ten years you accumulated losses of \$34 million, you have returned \$26.4 million to the taxpayers, to the shareholders, in dividends. So here we are still in the red. You still have not covered the losses to the shareholders for the four years that you did have losses. You still have not made that up. If I owned a private business and somebody wanted to invest in it but only wanted to have money in it when it made money and not have any responsibility for any losses or risks, I would not let them invest in it. How do you have the nerve to suggest that publicly?

More importantly, I think it is somewhat improper for the chief executive officer or any other officer of a Crown corporation to make a statement on something that is fundamental government policy. You are a Crown corporation and you shall remain a Crown corporation until the government changes its policy. Do you not think you are getting a little out of line when you come out and make public statements like that?

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Benjamin, my first comment would be that I do not take anything that Mr. Benjamin says personally. We have had debates in years past and we will have more in the future, I guess.

[Translation]

doute pas qu'il soit un excellent président de compagnie aérienne. Monsieur Taylor, vous avez dit que le gouvernement devrait envisager de vendre des actions d'Air Canada sur le marché boursier, en d'autres mots, en faire une entreprise privée. Vous dites aux actuels actionnaires—c'est-à-dire les contribuables canadiens ou les Canadiens eux-mêmes—que les dividendes futurs ne pourront être payés aux actionnaires qui ont pris des risques au cours des années passées en établissant la société, mais aux nouveaux actionnaires du secteur privé qui prendraient moins de risques en achetant des actions à une société plus rentable. Comment se fait-il que ce n'est qu'après que les pertes aient été comblées par les contribuables, que nous entendons tout ce remue-ménage au sujet d'une éventuelle conversion en entreprise privée? Les contribuables ont pris tous les risques. Lorsque Trans-Canada Airlines a été établi en 1937, aucun entrepreneur privé n'était intéressé; pas un n'y a investi «1 cent». Où est C. D. Howe, maintenant que nous avons à nouveau besoin de lui? Je ne pensais pas que je vivrais assez longtemps pour dire cela. Mais à la lumière de ce qui s'est passé au cours de ces deux ou trois dernières années, je ne peux comprendre comment vous pouvez justifier tout cela.

En 1977, en vertu de la loi constituant Air Canada, 329 millions de dollars de dette dus aux contribuables ont été effacés des livres, et cela a économisé à Air Canada presque un autre 17 millions pour un bénéfice total de 346 millions cette première année. Maintenant les investisseurs privés qui achètent des actions n'auront pas à assumer la responsabilité de ces 346 millions que les contribuables ont investis. Les contribuables supportent la dette, pourquoi n'auraient-ils pas droit aux dividendes?

Au cours de ces dix années, vous avez accumulé des pertes de 34 millions de dollars en quatre ans, vous avez remboursé 26.4 millions de dollars aux contribuables, aux actionnaires, en dividendes. Nous sommes donc toujours dans le rouge. Vous n'avez toujours pas comblé les pertes aux actionnaires pour les quatre années où vous avez subi des pertes. Vous n'avez toujours pas rattraper cela. Si j'étais propriétaire d'une affaire privée et que quelqu'un désire y investir en ne voulant seulement que retirer de l'argent lorsque l'entreprise fait des bénéfices, et n'avoir aucune responsabilité pour toute perte ou risque, je ne les laisserais pas investir. Comment avez-vous l'audace de proposer ça publiquement?

Plus grave encore, je pense que c'est quelque peu inapproprié pour un président-directeur général ou tout autre cadre supérieur d'une société de la Couronne de faire une déclaration à propos de quelque chose qui se rapporte essentiellement à la politique gouvernementale. Vous êtes une société de la Couronne et vous resterez une société de la Couronne jusqu'à ce que le gouvernement change sa politique. Ne croyez-vous pas que vous dépassez un peu les bornes lorsque vous faites de telles déclarations publiques?

M. Taylor: Monsieur le président, ma première remarque est que je ne prends aucun des commentaires de M. Benjamin, à titre personnel. Nous avons eu des discussions au cours des années passées et nous en aurons d'autres dans le futur, je suppose.

[Texte]

First of all, I have said a lot of things in my time but I am not sure what you are quoting from that I said, but I will respond to the general theme of your question.

Mr. Benjamin: In the *Ottawa Citizen*, November 12, for one, you are quoted:

The federal government should allow individual Canadians to buy shares and invest in Air Canada within two years, Clause Taylor, the airline's president said Sunday.

Mr. Taylor: Yes, okay. First of all, I will comment on my general feeling about that and then I would like to come to some of the numbers you have quoted.

• 1015

Over this ten-year period that we were talking about relevant to Mr. Mazankowski's question, we are going to need to do this financing that was referred to. The \$346 million that you referred to as being written off, I think that was your term, in fact was converted into equity; in other words, that money is there invested in the company by the government. They were loans that were converted to equity on which we are now paying dividends to the government.

In terms of the losses of \$30 some million that you referred to, in other words, the government did not pay us for those losses. Those losses came out of our retained earnings, which, as I mentioned earlier, had slipped to roughly \$18 million by 1976 and which have now built up to \$107 million. So the losses incurred in those years of \$34.6 million, or whatever the number was, is not money that has come out of the government's pocket. That came out of our own retained earnings and that has now been replaced, if you will, through our earnings; so that money was not absorbed by the government in that sense. As to the money that the government advanced in the early years to get Air Canada under way, we paid interest on the loans and we are now paying dividends on the investment that is in an equity. Of course, we are paying interest on the debt that we have to the government, as well as on the outside debt.

That is background. My own view of this, in answer to Mr. Benjamin's comment of how could I have the nerve to even suggest this sort of thing, is that we are going to need some new equity in the next 10 years probably, depending on how the market goes, and we need to keep the thing in balance so that we do not mortgage the future of this company for my successors. I am not in favour, and I make this very clear as a personal position, of ever selling Air Canada totally to the public in the public private market. The view I was expressing is that I believe there is a place in the next 10 years for some equity financing, which could very well come from the private money markets, if you will, in terms of convertible preferred shares somewhere down the future; but that always, in my view, I think for the same reasons, Mr. Benjamin, that you have taken your position, because Air Canada is such a vital

[Traduction]

D'abord, j'ai dit plusieurs choses à mon tour mais je ne suis pas sûr que vous avez cité ce que j'ai dit, mais je répondrai à votre question de façon générale.

M. Benjamin: Dans l'*Ottawa Citizen* du 12 novembre, vous êtes cité de la façon suivante:

Le gouvernement fédéral autorisera les Canadiens à acheter des actions et à investir dans Air Canada d'ici deux ans, a déclaré, dimanche, le président de la société, M. Claude Taylor.

M. Taylor: Oui, d'accord. D'abord je ferais quelques commentaires sur mon impression générale au sujet de cela et ensuite j'aimerais revenir sur certains des chiffres que vous avez mentionnés.

Au cours de cette période de dix ans dont nous parlons au sujet de la question de M. Mazankowski, nous allons devoir financer ce à quoi il a été fait allusion. Les \$346 millions auxquels vous avez fait allusion comme ayant été radiés, je pense que c'était vos termes, ont en fait été convertis en avoir; en d'autres mots, cet argent est investi dans la société par le gouvernement. Il y a eu des prêts qui ont été convertis en avoirs et nous payons maintenant les dividendes au gouvernement.

En termes de pertes, pour les quelques \$30 millions auxquels vous faites allusion, en d'autres mots, le gouvernement ne nous paye pas pour ces pertes. Ces pertes provenaient des bénéfices non répartis, lesquels, comme je le mentionnais plus tôt, ont atteint à peu près \$18 millions en 1976 et sont arrivés maintenant jusqu'à \$107 millions. Ainsi, les pertes de \$34.6 millions subies au cours de ces années, ou quel que soit le chiffre, ne sont pas de l'argent qui est sorti des poches du gouvernement; cette somme provenait de nos propres bénéfices non répartis et a maintenant été remplacée, si vous voulez, par nos bénéfices; donc, cet argent n'a pas été absorbé par le gouvernement dans ce sens. En ce qui concerne l'argent que le gouvernement a avancé les premières années pour établir Air Canada, nous payons les intérêts sur les prêts et nous sommes maintenant en train de payer des dividendes sur les placements sous forme de participation. Bien sûr nous payons des intérêts sur la dette que nous avons vis-à-vis du gouvernement, ainsi que sur la dette extérieure.

Voici pour l'historique. Mon point de vue sur cette affaire, en réponse au commentaire de M. Benjamin sur mon audace, à proposer ce type de chose, est que nous aurons besoin d'un nouveau capital à participation au cours des 10 prochaines années probablement, selon l'allure du marché, et nous devons équilibrer les choses pour que nous n'hypothéquions pas le futur de cette société pour mes successeurs. Je ne suis pas en faveur, et à titre personnel je veux être très clair, de mettre Air Canada en totalité sur le marché privé. Le point de vue que j'ai exprimé est que je crois qu'il y a une place dans les 10 prochaines années pour une certaine participation au capital, qui pourrait très bien venir des marchés monétaires privés, si vous désirez, en termes d'actions privilégiées convertibles à un moment donné dans l'avenir; mais comme toujours, je pense, M. Benjamin, que vous avez pris cette position parce qu'Air

[Text]

part of the fabric of this country, the government should remain the majority shareholder. However, that does not mean we should not allow other people to provide part of the equity capital so that the burden is not on the government to provide the equity capital. And since we are paying dividends to all of the shareholders, including the government, then the government is being rewarded in the same fashion as the private investor is being rewarded.

Mr. Benjamin: The \$329 million that the shareholders have, that the Government of Canada has, at the rate of dividends you are paying it is going to take about 30 years for them to recover that investment, assuming you were to have the same performance. I appreciate your remark that the losses you had before were taken out of returned earnings. All right, that was not put up by the Government of Canada. World airline losses are expected to hit about \$1.4 billion this year. In fact, probably only three or four airlines, and one will be Air Canada, will show a profit.

Mr. Chairman, Mr. Taylor and I both know that when airlines get into trouble, or any other major transportation setup in Canada, it is the taxpayers who bail it out, not investors, because transportation is a public utility. I just have a sneaky feeling that if you go into this privatizing of Air Canada to any degree and things get rocky, especially with the way fuel prices are going, the taxpayers would be stuck again, taking it back from private enterprise. God knows, that is the whole history of transportation in this country. Canadian National was nothing more than making up five bankrupt private railroads. VIA Rail is relieving the railroads of the responsibility of moving passengers. It has been the taxpayer every time. We have a great thing going for us here in Air Canada. It is making some money, it is well operated, it is a good investment for the taxpayers of Canada, and it is their turn. Why do you allow any of it into the private sector? Surely you can do your long-term financing through loan capital rather than equity capital. There does not have to be any equity capital. Or if the Government of Canada wants to take out some more shares, if the maximum authorization is 750,000 shares and perhaps the Government of Canada wants to invest in some more equity in hopes of continuing dividends, fine; and anything else you need then over and above that, or all your capital needs, surely can be loan capital, rather than inviting in other investors.

• 1020

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Benjamin, one of the benefits, of course, the Canadian government as the original shareholder has had in the ownership of Air Canada is the one you touched on toward the end of your comments, and it is that the value of the investment itself, in addition to the dividend you have collected—and that is true for any of us

[Translation]

Canada est un élément vital de la trame de ce pays et que le gouvernement devrait rester l'actionnaire majoritaire. Cependant, cela ne signifie pas que nous ne devrions pas permettre à d'autres personnes de participer au capital afin que le fardeau ne soit pas complètement sur le gouvernement. Et étant donné que nous versons des dividendes à tous les actionnaires, y compris le gouvernement, le gouvernement est ainsi récompensé de la même façon que l'investisseur privé.

M. Benjamin: Les \$329 millions que les actionnaires détiennent, que le gouvernement du Canada a, au taux des dividendes que vous payez, cela va prendre environ 30 ans pour récupérer cet investissement en supposant que vous allez obtenir le même rendement. J'apprécie votre remarque sur le fait que les pertes que vous avez subies dans le passé ont résulté des bénéfices non répartis. Très bien, ceci n'a pas été remis en question par le gouvernement du Canada. Il faut s'attendre cette année à ce que les pertes des compagnies aériennes dans le monde atteignent environ \$1.4 milliard. En fait, probablement seulement trois ou quatre compagnies aériennes, et l'une d'elles sera Air Canada, accuseront des bénéfices.

Monsieur le président, monsieur Taylor, et je sais que lorsque les compagnies aériennes ou tout autre moyen important de transport au Canada ont des difficultés, ce sont les contribuables qui payent, et non pas les investisseurs, parce que les transports sont un service public. J'ai une impression bizarre: si Air Canada devient une entreprise privée d'une façon quelconque et que des choses se compliquent, spécialement avec l'augmentation du prix du carburant, les contribuables seront à nouveau mal pris. Il est bien connu que c'est là toute l'histoire des transports dans ce pays, les chemins de fer nationaux du Canada se sont constitués après cinq faillites de compagnies de chemins de fer privées; VIA Rail décharge les compagnies de chemins de fer en transportant les passagers. Ce sont les contribuables qui chaque fois ont dû payer. Une chose importante cependant se passe ici à Air Canada. Cette société fait des profits, elle est bien administrée, c'est un bon investissement pour les contribuables du Canada, et c'est au tour des contribuables de faire des profits. Pourquoi permettez-vous au secteur privé de faire des investissements? Vous pouvez certainement faire votre financement à long terme par des prêts plutôt que du capital-action. Il ne devrait y avoir aucun capital souscrit. Ou si le gouvernement du Canada désire retirer quelques actions en plus, si l'autorisation maximum est 750,000 actions et que le gouvernement du Canada désire investir un peu plus dans l'espoir de retirer des dividendes permanents, d'accord; tout ce que vous avez besoin en plus de cela, ou tout ce dont votre capital a besoin, sûrement cela peut être du capital emprunté plutôt que d'inviter d'autres investisseurs.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Benjamin, un des avantages bien sûr que le gouvernement canadien a eu en tant que premier actionnaire d'Air Canada est celui que vous avez mentionné à la fin de vos commentaires, et il s'agit de la valeur de l'investissement lui-même, en plus des dividendes que vous avez recueillis, cela est vrai pour n'importe lequel d'entre nous qui désire

[Texte]

who want to buy an investment in any company: you buy it on the basis of what you think the dividend will be and you buy it on what you think the stock movement is going to be—the Canadian government as the sole investor in Air Canada to date has seen its investment appreciate considerably. So it has that benefit.

I would come back again to my point, Mr. Benjamin, that as we need equity capital to keep roughly a 60:40 debt:equity position, I believe we should try to obtain equity capital rather than allowing the debt to escalate to 70 to 80 per cent again, because it puts a tremendous burden on a corporation to be totally debt financed, because of its inability to weather the storms and fluctuations in the market which may occur year in and year out. If there is equity capital in there at a level of about 60:40 per cent, then you can ride those out and not in a sense totally mortgage the corporation, good times and bad.

Again, my position, Mr. Benjamin, on the question of equity—I believe and I reemphasize it, the Canadian government should always retain a majority. I am only suggesting—and I am not advancing it, I am not making a big thing out of it—that as we need new equity capital in the next 10 years, we ought to think about the possibility of allowing a portion of it to be available to the employees, who very much would like to own a piece of this company. We now have 23,000 employees. We are a very service-oriented company, and I believe ownership of employees would help them feel a sense of oneness with the corporation. But I would not suggest an employee invest his money even in his own company unless there was a possibility that investment was going to appreciate or pay a dividend. So I still think there are advantages to a portion of the investment being held by other than the government in a company that is as broadly based as we are.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, I sure hope it does not happen, Mr. Chairman, but I also think that is a policy decision which should come from the government. It should not be put forward by an officer of the corporation concerned. I think that is somewhat improper. I know if I were the Minister of Transport and you said that, you would have a phone call from me the next morning.

I note that Air Canada intends to purchase twelve 767's and take options on eighteen more, in addition to buying six L-1011's with options for nine other intercontinental aircraft. I presume, then, you will be paying for them out of these arrangements you have made for loans with the U.S. Export-Import Bank over a period of years. How much money do you have to put up front, right off the bat? Is there a sort of cash down payment as and when you take one aircraft or as you put in an order for the whole oats? And the capacity of those aircraft—is that partially to replace existing aircraft, or is part of it to accommodate traffic growth, or is it some of each?

The Chairman: Mr. Taylor.

[Traduction]

acheter des actions dans une société: vous l'achetez sur la base de ce vous pensez que les dividendes vous rapporteront et vous l'achetez sur ce que vous pensez que le marché boursier sera; le gouvernement canadien en tant que seul investisseur d'Air Canada jusqu'à maintenant a vu ses investissements prendre beaucoup de valeur. C'est là un avantage.

J'aimerais revenir une fois encore à mon point de vue, M. Benjamin, à savoir que nous avons besoin d'un capital-action pour garder un ratio d'endettement d'à peu près 60:40. Je crois que nous devrions atteindre un capital-action plutôt que de laisser la dette monter jusqu'à 70 ou 80 pour cent à nouveau parce que c'est un fardeau énorme pour une société d'être financée en entier, car ainsi elle est incapable de supporter les fluctuations du marché qui peuvent survenir certaines années. S'il y a un capital-action d'environ 60:40 pour cent, alors vous pouvez vous en sortir, sans hypothéquer la société en entier, que les conditions économiques soient favorables ou non.

Une fois encore, mon point de vue, M. Benjamin, sur la question du capital souscrit, je crois et j'insiste, est que le gouvernement canadien devrait rester majoritaire. Je ne fais qu'exposer un point de vue je n'affirme rien; je ne suis pas en train de faire toute une histoire, relativement au fait que nous avons besoin d'un nouveau capital-action dans les 10 prochaines années; nous devrions réfléchir au sujet de la possibilité de laisser une partie de ce capital aux employés, qui aimeraient beaucoup posséder une partie de cette société. Nous avons maintenant 23,000 employés. Nous sommes une société très développée au niveau des services et je crois que le fait d'être propriétaire aiderait les employés à se sentir comme faisant partie de la société. Mais je ne veux pas donner l'impression qu'un employé devrait investir son argent même dans sa propre compagnie, à moins qu'il n'y ait une possibilité que l'investissement connaisse une réévaluation ou donne droit à des dividendes. Ainsi je pense encore qu'il y a des avantages pour qu'une partie de l'investissement soit détenu par d'autres actionnaires que le gouvernement dans une société qui est aussi grande que la nôtre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Bien sûr, j'espère que cela n'arrivera pas, Monsieur le président, mais je pense aussi que c'est une décision politique qui devrait venir du gouvernement. Cela ne devrait pas venir d'un cadre de la société en question. Je pense que c'est assez inapproprié. Je sais que si j'étais le ministre des Transports et que vous disiez cela, vous auriez de mes nouvelles le lendemain matin.

Je remarque qu'Air Canada a l'intention d'acheter douze 767, avec possibilité d'achat sur dix-huit autres, en plus d'acheter six L-1011 avec possibilité d'achat pour neuf autres avions intercontinentaux. Je suppose alors que vous les paierez avec l'argent emprunté à la Banque Export-Import des États-Unis et remboursable sur plusieurs années. Combien d'argent devez-vous engager vous-même? Y a-t-il un acompte à verser comme lorsque vous achetez un avion ou lorsque vous le commandez? Et la capacité de ces avions, va-t-elle remplacer partiellement les avions actuels, ou une partie répondra-t-elle à la croissance du trafic, ou y aura-t-il des deux?

Le président: Monsieur Taylor.

[Text]

• 1025

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. Benjamin. Yes, we do intend to take delivery of those aircraft over the next ten years, both the 1011-500s—the firms and the options as we see our long-range forecasts, as well as the 767s.

On the question of financing those airplanes, we believe they can be largely financed, as Mr. St-Denis said out of internal cash-flow coming from profits and depreciation which is a form of cashflow, plus, because the air frames are both American-made, with Eximbank financing from the U.S. at the rates that Mr. St-Denis mentioned. In the case of the engines for the 1011-500s, which are British-built, financing will be from the British agencies.

Now, how the financing is done: yes, you put downpayments on them when you order them. Most of the options tend to be no-cost options up to a period of time in advance of when you must commit firm, and then as the airplane is built there is a schedule of payments on the basis of the proportion of the airplane that is progressively built, so that on the day you take delivery, you make the final payment on the airplane. There is a schedule which is developed with each manufacturer of what we call progressive payments, and those are shown on our balance sheet.

To answer your question of, why do we need these airplanes and what are we going to do? The Boeing 767, which is essentially a 201-passenger capacity airplane in first economy configuration, will by and large replace the DC-8 passenger fleet, which is up to a 197-passenger airplane. But the 767 is far more fuel-efficient; it has two engines instead of four; it is a wide-bodied airplane—twin aisles. It is a very attractive airplane. It will by and large replace the long-range DC-8.

By the time we receive those airplanes, some of the markets that the 727s are on will have grown to that size of market. That airplane will be a domestic airplane, operating long-hand domestic services in North America—within Canada, and between Canada and the United States.

The 1011-500 is the long-range intercontinental airplane that is being bought to develop the long-haul routes on the thin markets out of Canada to, by and large, European destinations and to enable us to go beyond western European gateways. We believe, and I think the evidence has shown in the last couple of years, that the 747, which is the big 450-passenger airplane, is just too large for us to continue to buy, for us to be able to grow in the Canadian markets. The Canadian market will not support it, so we will probably stay at about five or six 747s and grow in those long-haul international markets with the 1011-500s.

So it is essentially an airplane for growth, whereas the 767 is essentially an airplane for replacement and growth.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to also ask . . .

The Chairman: This will probably be your final question, Mr. Benjamin.

[Translation]

M. Taylor: Monsieur le président, pour répondre à M. Benjamin, oui, nous avons l'intention de prendre livraison de ces avions pendant les dix prochaines années, soit les 1011-500 . . . les commandes fermes et les options comme nous le prévoyons à long terme, de même que les 767.

Quant au financement de ces avions, nous croyons, comme l'a indiqué monsieur St-Denis, qu'ils peuvent être autofinancés en grande partie grâce aux profits et à l'amortissement qui est une sorte de fonds autogérés et aux capitaux américains de l'Eximbank aux taux spécifiés par monsieur St-Denis, car les cellules sont fabriquées aux États-Unis. Dans le cas des moteurs des 1011-500, qui sont de construction britannique, le financement sera assuré par des organismes britanniques.

Maintenant, voyons comment le financement est fait: nous versons en effet un acompte au moment de la commande. La plupart des options sont des options à coûts nuls jusqu'à ce que la commande devienne ferme et, à chaque étape de construction de l'avion, correspond un calendrier des paiements échelonnés de telle sorte qu'à la livraison, vous faites le dernier paiement de l'avion. Il y a un calendrier pour chaque constructeur, ce que nous appelons les acomptes à valoir dans notre bilan.

Vous avez demandé pourquoi nous avons besoin de ces avions et à quelles fins nous les utiliserons. Le Boeing 767, appareil de classe économique pouvant accommoder 201 passagers, remplacera de façon générale le DC-8 qui peut accueillir 197 passagers. Mais le Boeing 767 consomme beaucoup moins de carburant: il est doté de deux moteurs au lieu de quatre; c'est un gros porteur à ailes doubles. C'est donc un avion très intéressant. Il remplacera le DC-8 à grand rayon d'action.

D'ici la livraison de ces avions, certains des marchés actuels des 727 auront atteint la taille de ce marché. Cet avion sera utilisé pour les vols intérieurs, fournissant des services de longs-courriers en Amérique du Nord, à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les États-Unis.

L'achat du 1011-500, avion intercontinental à long rayon d'action, va permettre de développer des routes pour les longs-courriers sur les marchés à l'extérieur du Canada en direction de l'Europe et d'aller beaucoup plus loin que l'Europe de l'Ouest. Nous croyons, et je pense que tout l'indique depuis les deux dernières années, que le 747, qui peut transporter 450 passagers, est trop gros pour que nous continuions à l'acheter et pour intéresser les marchés canadiens. Le marché canadien n'est pas assez important et nous ne garderons que cinq ou six appareils. Notre expansion se fera dans les marchés internationaux des longs-courriers avec le 1011-500.

C'est donc essentiellement un avion d'avenir tandis que le 767 est également un avion de remplacement.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais également demander . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Taylor a question regarding fuel. Fuel used to be around 12 per cent of the operating costs, now it is 20 per cent, and it will hit 30 per cent before too long. With fuel prices increasing by 20 per cent a year which is about 10 per cent above the inflation rate, are you going to be able to . . . For example, with the purchase of 767s and other things you may be doing, are you going to improve conservation and take measures by using more efficient airplanes that will match that increase in costs? Will fuel productivity, in other words, increase at 10 per cent a year to meet the real increase in fuel prices, or are you going to be in tougher shape over the next, say, three years?

Mr. Taylor: Well, through the chair to you, Mr. Benjamin, I think we will be in tougher shape, to use your words. Fuel in 1981, I believe, will be something in the order of 27 per cent of our costs. I believe by 1983 our fuel bill will be a billion dollars a year, which at that point will match our labour bill. This means that fuel costs are going to be up over 30 per cent. And so fuel and labour are going to be running neck and neck, with fuel outstretching labour as we go on into the eighties.

The ability to get increased productivity of fuel, and I would comment, Mr. Chairman, that we have had studies done and our fuel productivity per a number of either airplane mile or 10-mile, and so on, is, if not the highest, one of the highest in the world. We have got one of the best, most modern fleets and we have got some of the best procedures. Some of the things that we are doing to ensure that that continues to happen, of course, is replacing DC-8s with airplanes like 767s, which are far more productive. The 1011-500, with the new Rolls Royce 524 engine, is a far more productive engine than the present Rolls Royce RB-211. As I mentioned earlier, we are upgrading the engines on the 727s and the DC-9s to gain 5 to 7 per cent in fuel efficiency.

• 1030

So a number of things are being done and these capital investments certainly have a payback period of three to five years. To do that and make it worthwhile to do it, we are converting airplanes to cargo, about nine airplanes of the DC-8-60 series into cargo, and we are going to totally re-engine those airplanes, again to find fuel-efficient ways to operate, because there are engines now available for that airplane. Essentially, by spending, I guess, \$10 million on the airplane we can literally make a new airplane out of it that is more fuel-efficient.

Mr. Benjamin: So you do not think, though, that your increased fuel productivity will keep pace with the . . .

Mr. Taylor: Not at the rate that we foresee the fuel prices going, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur Taylor, ma question porte sur le carburant. Le carburant comptait auparavant pour 12 p. 100 des coûts d'exploitation; il correspond maintenant à 20 p. 100 et devrait atteindre 30 p. 100 avant longtemps. Avec des augmentations annuelles de 20 p. 100 du prix du carburant, ce qui est 10 p. 100 de plus que le taux d'inflation, serez-vous capable, par exemple, avec l'achat des 767, de diminuer la consommation de carburant et de prendre des mesures de façon à utiliser des avions plus rentables qui permettront d'équilibrer cette augmentation des coûts? En d'autres termes, est-ce que la productivité du carburant augmentera de 10 p. 100 par année pour compenser l'augmentation réelle des prix du carburant ou y aura-t-il une escalade pendant, disons, les trois prochaines années?

M. Taylor: Monsieur Benjamin, je crois qu'il y aura une escalade, pour employer vos propres termes. En 1981, le carburant représentera environ 27 p. 100 de nos coûts. D'ici 1983, nous dépenserons un milliard de dollars par année pour l'achat de carburant, ce qui correspondra à ce moment au coût de la main-d'œuvre. Cela signifie que les coûts du carburant dépasseront 30 p. 100 du coût d'exploitation. Par conséquent, les coûts du carburant et de la main-d'œuvre seront nez à nez, le coût du carburant dépassant celui de la main-d'œuvre à mesure que nous avancerons dans les années 80.

En ce qui concerne la possibilité d'accroître la productivité du carburant, je vous ferai observer, monsieur le président, que nous avons fait des études et notre productivité pour une distance de un mille ou de dix milles, etc., est, sinon la plus élevée, du moins l'une des plus élevées au monde. Nous avons l'une des meilleures productivités, de même que l'une des flottes les plus modernes et certaines des meilleures procédures. Nous prendrons évidemment les mesures nécessaires pour que cela continue, en remplaçant, par exemple, les DC-8 par des 767, qui sont beaucoup plus rentables. Le nouveau réacteur 524 de Rolls Royce du 1011-500, est beaucoup plus rentable que l'actuel réacteur RB-211 de Rolls Royce. Comme je l'ai mentionné auparavant, nous améliorerons les réacteurs du 727 et du DC-9 pour augmenter de 5 à 7 p. 100 la productivité du carburant.

Certaines mesures sont donc prises et ces investissements rapportent au bout de 3 à 5 ans. Pour ce faire, nous avons transformé des avions en cargos, soit 9 DC-8 de la série 60, et nous allons doter ces avions de nouveaux réacteurs, car il y a maintenant des réacteurs disponibles pour ces avions. En dépensant \$10 millions, nous pouvons littéralement obtenir un nouvel avion plus économique.

M. Benjamin: Vous ne croyez donc pas que l'augmentation de la productivité du carburant marchera de pair avec . . .

M. Taylor: Pas au rythme où les prix augmentent.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

[Text]

I wonder if the committee would indulge me to put a question to Mr. Taylor at this point. In reply to a question asked by Mr. Benjamin, you suggested the possibility of selling shares to your employees. I wonder if you have given any thought to or would be prepared to recommend to the shareholder as well that perhaps the time is approaching when the employees of the company should be asked to elect one or more members to the board of directors of your corporation?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, through the Chair to you, that raises a very interesting question, of course, that has been before us, and most other companies, for some time. I would certainly think the argument would be fairly powerful for it if the employees were shareholders. The question of whether or not employee groups would at the present time elect representatives to the board of directors in the light of the single shareholder relationship is one that I think requires a great deal of study in the light of the present management-union relationships that exist in this country.

There have been comments made by union leaders in this country, I believe, that they are not really that interested in getting involved in it because of a somewhat conflict-of-interest position it puts them in. It is an issue that I think is a good issue to continue to examine but I do not see any sort of short-term recommendation coming from me for that to happen.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Deniger, please.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Bienvenue, monsieur Taylor. Il y a 4 ou 5 sujets dont je voudrais discuter avec vous aujourd'hui, et plus particulièrement celui de la récente conférence d'IATA qui s'est tenu à Montréal. Et à ce propos, je dois vous féliciter, car les diverses personnalités des compagnies internationales qui ont participé à cette conférence n'ont eu qu'à louer les organisateurs d'Air Canada qui ont mis sur pied cette semaine des plus intéressantes et à laquelle la participation du célèbre économiste John Kenneth Galbraith fut des plus remarquées. J'aurai justement des questions à vous poser sur le discours de John Kenneth Galbraith. J'aurai aussi l'occasion, j'espère, de vous poser des questions sur l'effort de diversification, si c'est un terme français, d'Air Canada, et plus particulièrement sur l'acquisition de la compagnie Guinness Peat Aviation Co. Limited de Shannon en Irlande. Troisièmement, à propos de l'impact de l'augmentation du prix du pétrole sur vos dépenses d'opérations, j'aimerais savoir quelles seront les conséquences tarifaires. Quatrièmement, j'aimerais parler de statut des relations patronales-syndicales qui existent présentement à Air Canada parce qu'on sait que récemment le ministre du Travail a nommé un arbitre, ou un médiateur, dans le conflit qui pourrait déboucher sur un arrêt de travail au moment de Noël, avec les conséquences néfastes que cela pourrait impliquer. Mais avant cela, monsieur Taylor, je voudrais, pour que ce soit noté dans le compte rendu des témoignages, vous citer un passage du *Hansard* du 6 novembre, c'est une question de M. Elmer MacKay et je vais la lire en anglais. Je vais laisser de côté le premier passage pour aller à l'aspect de cette question qui m'inquiète le plus.

[Translation]

J'aimerais poser une question à ce sujet à monsieur Taylor, si les membres du Comité me le permettent. En réponse à une question posée par monsieur Benjamin, vous avez mentionné la possibilité de vendre des actions à vos employés. Je me demande si vous avez pensé ou seriez prêt à recommander à l'actionnaire que peut-être dans un proche avenir les employés de la compagnie devraient élire un ou plusieurs membres du conseil d'administration.

M. Taylor: Monsieur le président, c'est une question intéressante évidemment pour nous et la plupart des autres compagnies. Je crois que l'argument serait assez puissant si les employés étaient actionnaires. La question de savoir si les groupes d'employés éliraient des représentants au conseil d'administration requiert des études à la lumière des relations patronales-syndicales qui existent actuellement au Canada.

Des dirigeants syndicaux ont déclaré, je crois, qu'ils n'étaient pas vraiment intéressés à participer à l'élection des membres du conseil d'administration en raison des conflits d'intérêt auxquels ils pourraient faire face. J'estime qu'il faut continuer à examiner la question mais je ne peux faire de recommandation à court terme.

Le président: Merci, monsieur Taylor. A vous, monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Welcome, Mr. Taylor. There are four or five points I would like to discuss with you today, particularly the IATA conference held recently in Montreal. By the way, I must congratulate you for the representatives of international companies which have participated to that conference have praised the Air Canada's organizers responsible for this most interesting week. The participation of the well-known economist John Kenneth Galbraith has been very appreciated. I have some questions about the speech of Mr. John Kenneth Galbraith. I will have the opportunity, I hope, to ask questions about the diversification effort, and more particularly the acquisition of Guinness Peat Aviation Co. Limited of Shannon, Ireland. Third, as for the effects of oil price increases on your operating costs, I would like to know the effects on tariff rates. Fourth, I would like to talk about the present management-union relationships that exist at Air Canada because the Minister of Labour has recently appointed an adjudicator or a mediator in the conflict that could generate a work stoppage during the Christmas holidays with all the associated inconveniences. But first of all, Mr. Taylor, to make sure that it will be included in the record of hearings, I would like to quote a passage of the *Debates of the House of Commons* of November 6th, 1980, concerning a question asked by Mr. Elmer MacKay that I will read in English. I will not read the first part but go directly to the point I'm the most concerned about.

[Texte]

• 1035

I am wondering when this very large discrepancy will be adjusted, and whether the failure of the government to do so is related to reported hostility by the Prime Minister to the president of Air Canada as a result of his not buying the airplane the Prime Minister wanted him to buy a while ago, the air bus.

Monsieur Taylor, est-ce que le premier ministre vous a déjà téléphoné ou vous a appelé pour exiger que vous achetiez l'airbus?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: No, he did not.

M. Deniger: Est-ce que le ministre des Transports, mon ancien patron, l'honorable Otto Lang, vous a déjà téléphoné pour vous demander d'acheter l'airbus?

Mr. Taylor: No, he did not.

M. Deniger: Est-ce que le ministre de l'Industrie et du Commerce, l'honorable Jack Horner, vous a déjà téléphoné pour vous demander d'acheter l'airbus?

Mr. Taylor: No.

M. Deniger: Est-ce que vous avez déjà eu des appels d'un ministre du gouvernement Trudeau, entre le premier janvier et le premier juin 1979, soit avant l'élection, pour vous demander d'acheter l'airbus?

Mr. Taylor: No.

M. Deniger: Est-ce qu'il y a eu une grossière ingérence politique du gouvernement libéral avant l'achat des 767?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: The subject of your question which was the selection of the Boeing 767 was one that was probably done in more detail than any other. It is a matter of public record that the government did appoint a committee to review the basis for the Air Canada decision to buy the Boeing 767 instead of the air bus. The government was concerned about that decision and, in fact, appointed that committee under the chairmanship of Jacques DesRoches to review the Air Canada decision.

Mr. Deniger: Mr. Jacques DesRoches was at the time the Deputy Minister of Supply and Services.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Deniger: He is now the president of the Air Industries Association of Canada. Are you aware if the Committee continued its existence after the May 22 election?

Mr. Taylor: I am not sure when the committee sort of folded up its tent. I believe it reported to the then minister after the May 22 election.

Mr. Deniger: The point I am trying to make is that there were all sorts of allegations of gross political interference in the choice of that plane and I do not believe there was any. I do not believe that the appointment of a special interdepartmental advisory committee headed by Mr. DesRoches, a senior civil servant, in any way prejudices the position that you had in making the actual recommendation. Nor do I think that it was unwise to put up such a committee when, indeed, based on your recommendation, it has to go to the Treasury Board,

[Traduction]

Je me demande quand ce très grand écart sera comblé et si l'échec du gouvernement est relié à l'hostilité du premier ministre à l'égard du président d'Air Canada qui a refusé d'acheter l'avion proposé par le premier ministre, soit l'aérobis.

Mr. Taylor, did the Prime Minister call you and demand you buy the air bus?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Non.

Mr. Deniger: Did the minister of Transport, my ex-boss, the hon. Otto Lang, ever call you and ask you to buy the air bus?

M. Taylor: Non.

Mr. Deniger: Did the minister of Industry and Commerce, the hon. Jack Horner, call you and ask you to buy the air bus?

M. Taylor: Non.

Mr. Deniger: Did any minister of the Trudeau government call you between January 1st and June 1st 1979, that is before the election, and ask you to buy the air bus?

M. Taylor: Non.

Mr. Deniger: Has there been a gross political interference of the liberal government before the purchase of the 767s?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: L'objet de votre question qui porte sur le choix du Boeing 767 a été sans doute traité beaucoup plus en détail que d'autres. Tout le monde sait que le gouvernement a créé un comité pour analyser la décision d'Air Canada quant à l'achat du Boeing 767 au lieu de l'aérobis. Le gouvernement s'est inquiété de cette décision et a créé ce comité présidé par monsieur Jacques DesRoches pour étudier la décision d'Air Canada.

M. Deniger: A cette époque, monsieur Jacques DesRoches était le sous-ministre des Approvisionnements et Services.

M. Taylor: Oui.

M. Deniger: Il est maintenant président de Air Industries Association of Canada. Savez-vous si le comité a continué ses travaux après l'élection du 22 mai?

M. Taylor: Je ne suis pas certain du moment où le Comité a décidé de plier bagages. Je crois qu'il en a fait part au ministre d'alors après le 22 mai.

M. Deniger: Ce que je veux dire, c'est qu'il y a eu toutes sortes de rumeurs voulant qu'il y ait eu une grossière ingérence politique dans le choix de cet avion, ce que je ne crois pas. Je ne crois pas que la création d'un comité consultatif interministériel spécial présidé par M. DesRoches, un haut-fonctionnaire, nuit de quelque façon que ce soit à la position que vous avez adoptée en faisant la recommandation. Je ne crois pas non plus qu'il était imprudent de créer ce comité puisque, sur votre recommandation, il doit se présenter devant le Conseil du

[Text]

and the Department of Industry, Trade and Commerce has to be involved.

So basically there was not any political interference in the choice of that plane as implied in Mr. MacKay's question on November 6, and also implied by various or press reports that existed before the last election. Is that a fair statement?

Mr. Taylor: You have made a number of observations, Mr. Deniger, in that statement. The only observation that I would have to your point is that this was the only time that a committee made up of government officials has ever reviewed an airplane decision of Air Canada. That is the only comment that I would make.

Mr. Deniger: But is it unfair or unwise in a purchase as large as the one that you basically decided upon in the budget year 1979, the one that we are reviewing now, to have a special departmental committee to look into the economic offsets or the industrial offsets that were passed into Canada? Is that something that should not happen, do you think?

• 1040

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair, the industrial offset question is one that we have had before us for a number of years. As a major purchaser in the aviation industry in Canada we have worked with Trade and Commerce in particular as well as with other government departments, and in fact, I think the record will show that we probably took the lead some years ago in bringing industrial offset business to Canada as the result of our fairly large purchases. It is a vital aspect of Canada's industrial base.

Mr. Deniger: And it is also true that through the 767 that Canadair is getting substantial sub-contract work?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Deniger: And I think that Fred Kearns himself wrote a letter to support the acquisition of the aircraft 767 before it was bought.

The Chairman: What was the name you used?

Mr. Deniger: Fred Kearns, the present Chief Executive Officer of Canadair, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger: You see what bothers me is all those innuendoes; you know, you get secret phone calls from ministers of transport or other people telling you what to do when, basically, you did handle your responsibility. The board of directors did meet, you did select the airplane, and the choice is an excellent one. It is a choice that I agree with. But it is those political innuendoes, those fly-by-night things that appear now and then that really get me. And that I want to get the point across that you never received a call from Prime Minister Trudeau, from Otto Lang or from Jack Horner telling you what to do in your airline. That is the point I wanted to make.

Now I will deal with what I really want to talk to you about which is airline deregulation. John Kenneth Galbraith in a

[Translation]

Trésor et que le ministère de l'Industrie et du Commerce doit s'impliquer dans l'affaire.

Donc fondamentalement, il n'y a eu aucune ingérence politique dans le choix de cet avion comme l'ont laissé supposer M. MacKay dans sa question du 6 novembre et différents rapports qui existaient avant la dernière élection. Mon énoncé est-il juste?

M. Taylor: Vous avez fait plusieurs observations dans cet énoncé, monsieur Deniger. Le seul commentaire que je ferai est que c'est la seule fois où un comité créé par le gouvernement a étudié une décision d'Air Canada concernant l'achat d'avions. C'est le seul commentaire que je fais.

M. Deniger: Mais est-il injuste pour un achat aussi important que celui que vous avez décidé dans l'année budgétaire 1979, celui que nous étudions maintenant, qu'un comité ministériel spécial analyse les retombées économiques ou industrielles au Canada? Est-ce que vous pensez que c'est une chose qui ne devrait pas arriver?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: La question des retombées pour l'industrie a été abordée il y a déjà plusieurs années. En tant qu'acheteur important dans l'industrie de l'aviation au Canada, nous avons travaillé avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et d'autres ministères, et en fait, je pense que les rapports indiquent que nous étions probablement au premier rang il y a quelques années en ce qui concerne les retombées industrielles au Canada en raison du volume assez gros de nos achats. C'est un aspect essentiel de l'industrie au Canada.

M. Deniger: Il est également vrai qu'avec le 767, Canadair a obtenu un contrat important de sous-traitance.

M. Taylor: Oui.

M. Deniger: Et je crois que M. Fred Kearns a écrit une lettre favorisant l'acquisition du 767 avant son achat même.

Le président: De qui parlez-vous?

M. Deniger: De M. Fred Kearns, l'actuel administrateur principal de Canadair, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Deniger: Ce qui m'ennuie, voyez-vous, ce sont toutes ces insinuations, que vous recevez des appels secrets du ministre des transports ou que d'autres personnes vous disent ce que vous devez faire, lorsqu'en réalité c'est vous qui avez pris votre propre décision. Les membres du conseil d'administration se sont réunis, vous avez choisi l'avion et le choix est excellent. C'est d'ailleurs un choix que j'approuve. Mais ce sont ces insinuations politiques qui font surface par intervalles qui me tracassent vraiment. C'est pourquoi j'insiste sur le fait que vous n'avez jamais reçu d'appel du premier ministre Trudeau, d'Otto Lang ou de Jack Horner vous dictant ce que vous devez faire dans votre compagnie.

J'en viens maintenant au véritable sujet dont je veux parler, soit la déréglementation des compagnies aériennes. M. John

[Texte]

speech to the conference that you chaired, I believe, or partly chaired, made a statement which surprised me implying that, indeed, competition is not the be-all and end-all of industry. Basically he actually made a strong plea for the end of deregulation in the airline industry, and basically said that indeed there are some factors that should be taken into account whether you regulate or deregulate, or whether competition is really that good. I would like to have your comments as to whether you agree or disagree and what differences you may have regarding Kenneth Galbraith's speech.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Deniger. John Kenneth Galbraith gave a very learned paper at our assembly and was certainly a credit as an ex-Canadian, I guess. And he spoke at a very high level of industrial governmental economic development over a long period of time. He was drawing the parallel that in our economic, social and political economy today, large corporations are becoming so large that in effect they are almost challenging governments for control. And he used the reference that it is not a market economy, it is sort of an organization economy; and he was using all "organization" as being government and big corporations.

He then confined his remarks by and large to the air transportation industry and, in particular, to United States development in the air transportation industry. He suggested that complete deregulation which the United States is moving towards both domestically and in attempting to impose it internationally in terms of international agreement, in fact will not survive. That is because the industry will develop such chaos that governments will have to move back in and bring order out of chaos.

Now to some extent I subscribe to the view that he expressed. I think he was talking on a much higher level than I would speak on in more practical sense. And I think we are beginning to see the evidence of it in the United States today. We had a number of United States carriers in Montreal at the IATA assembly at a very senior level—there ever very large delegations—recognizing that, in the international environment where you have sovereign rights at stake and where you must have at least a bilateral if not a multilateral agreement, and where no one country can impose its will on another, the whole question of deregulation in the international environment is something that just will not fly, to use a pun in the aviation industry. Today with imports of automobiles and various other technologies, governments must ensure that their own industries are protected and survive.

• 1045

Therefore deregulation particularly in the international field, is something that will not advance to the level of total deregulation where the market force is totally dictated. Because if you move it to that in the ultimate, you are really saying that if an airline is going to go bankrupt then the market should allow it to go bankrupt, that if a community is going to have service withdrawn from it because the market cannot support it, then service should be withdrawn. He was

[Traduction]

Kenneth Galbraith, dans un discours à la conférence que vous avez présidée, je crois, ou partiellement présidée, a fait une déclaration surprenante dans laquelle il affirmait que la concurrence n'est pas le but suprême de l'industrie. En fait, il a réclamé la fin de la déréglementation dans l'industrie du transport aérien et a indiqué qu'il fallait tenir compte de certains facteurs pour juger de l'à-propos de la réglementation ou de la déréglementation, ou de la concurrence. J'aimerais connaître votre position et savoir si vous apportez quelques nuances dans le discours de M. Kenneth Galbraith.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: M. John Kenneth Galbraith a prononcé un discours très savant à notre assemblée et nous fait certainement honneur en tant qu'ancien Canadien. Il a parlé du développement économique gouvernemental industriel pendant une longue période. Il a indiqué que dans notre situation économique, sociale et politique actuelle, les grosses compagnies deviennent tellement importantes qu'elles défient presque les gouvernements dans le domaine du contrôle. Il a dit que ce n'est pas une économie de marché, mais une sorte d'économie d'organisation et, par «organisation», il entendait gouvernement et les grosses entreprises.

Ensuite, il a parlé de façon générale de l'industrie du transport aérien et, en particulier, de l'expansion des États-Unis dans le domaine du transport aérien. Selon lui, la déréglementation complète vers laquelle se dirige les États-Unis dans leur propre pays et qu'ils voudraient bien voir appliquer dans le monde entier par un accord international, ne survivra pas, car le chaos dans lequel sera l'industrie forcera le gouvernement à intervenir pour mettre de l'ordre.

J'adopte dans une certaine mesure le point de vue de M. Galbraith. Je crois qu'il parle à un niveau beaucoup plus élevé que je ne le ferais pour être plus pratique. Je crois que nous commençons à voir les résultats de tout ceci aux États-Unis aujourd'hui. Il y avait plusieurs représentants de transporteurs américains à l'assemblée de l'IATA tenue à Montréal... beaucoup de délégués reconnaissent que, dans le milieu international où des droits souverains sont en jeu où des accords bilatéraux ou multilatéraux sont nécessaires, et où aucun pays ne peut imposer sa volonté à d'autres, toute la question de la déréglementation au niveau international n'est pas résolue. Aujourd'hui, avec l'importation d'automobiles et d'autres technologies, les gouvernements doivent s'assurer que leurs propres industries sont protégées et peuvent survivre.

Ainsi, la déréglementation, notamment au niveau international, ne sera jamais totale où la force du marché fait complètement la loi. Cela signifie en fin de compte que si une compagnie aérienne se dirige vers la faillite, le marché pourrait ne pas la protéger; si une collectivité est menacée de se voir retirer un service, le marché ne pouvant le supporter, ce service peut effectivement être interrompu. Il affirme, et je l'approuve, que dans le domaine du transport, notamment le transport aérien, nous ne pouvons tolérer une telle situation.

[Text]

saying, and I would agree, that in transportation, particularly in air transportation, we cannot allow that to happen.

Mr. Deniger: Of the deregulation policy or effort that has been applied in the United States for four years now, most officials are basically saying that it really has not worked out, that instead of an increase in service, which was to happen in the first one or two years, now most airline companies are losing tremendous amounts of money and the services will not continue to be provided in centres because the services are not economic. Is that also your view of the situation in the United States?

Mr. Taylor: Through the Chair again to Mr. Deniger, it is my observation that when something like this happens the pendulum swings too far in the opposite direction. I am of the view that all regulatory forms can be improved in terms of efficiency. Unfortunately, when regulation is set up it becomes very bureaucratic. I think this was true in the United States and it is to some extent true here, and therefore there is a need to find more efficient ways to have regulations operate. In the United States what they chose to do was to in fact phase out the CAB altogether as a way of solving a regulatory problem. Now what is happening and what has happened is that other regulatory agencies in the United States are having to move in. For example, the Department of State is having to move in on the international side to provide some form of regulation, and the Department of Transportation is having to move in on the domestic side. So the pendulum swung much too far, where as it should have swung perhaps 25 degrees.

Mr. Deniger: Now much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: You have five minutes, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I will simply leave deregulation, which is something I oppose—I sort of believe in regulation of the airline industry, and I think you do, too, Mr. Taylor—and talk about the diversification effort of Air Canada. I did mention in particular a company called Guinness Peat Aviation Company Limited of Shannon, Ireland. I was wondering why Air Canada would want to buy that company which I think is in the business of selling and leasing planes.

Mr. Taylor: It is my view, and one shared by my board of directors, that Air Canada needs to develop what I would call a small "c" conservative approach to diversification. We need to help this cash flow that we talked about earlier have some stability because in the passenger and cargo markets, and the way the economies move, there are great cyclical patterns that develop. We need to have some stability in our cash flow. We have studied this very thoroughly as a management group and as a board and we have adopted a policy that says that we have a lot of technology available in Air Canada and that we should build on these strengths of what we have because we can do that without large capital outlays that would cause us to have to make choices of our capital needs the way some companies do. Because we have great capital needs for air-planes we need therefore to develop some stability in the cash flow without a lot of capital investment.

[Translation]

M. Deniger: La plupart des fonctionnaires estiment que la politique ou l'effort de déréglementation appliqué aux États-Unis depuis quatre ans n'a pas vraiment été un succès. La majeure partie des compagnies aériennes, au lieu d'accroissement des services prévu pendant la première ou les deux premières années, perdent beaucoup d'argent et les services seront interrompus dans certains centres car ils ne sont pas rentables. Est-ce ainsi que vous voyez les choses aux États-Unis?

M. Taylor: Selon moi, quand une telle situation se produit, le pendule oscille trop loin dans la direction opposée. Toutes les formes de réglementation peuvent être améliorées en termes d'efficacité. Malheureusement, lorsque les règlements sont élaborés, ils deviennent très bureaucratiques. Je crois que c'est vrai aux États-Unis et dans une certaine mesure ici. Il est donc nécessaire de trouver des façons plus efficaces d'appliquer les règlements. Aux États-Unis, ils ont décidé d'éliminer progressivement le CAB pour résoudre le problème de réglementation. Ce qui arrive maintenant et ce qui est arrivé, c'est que d'autres organismes de réglementation doivent intervenir. Par exemple, le département d'État doit intervenir sur la scène internationale pour fournir une certaine forme de réglementation tandis que le département des Transports intervient sur la scène nationale. Le pendule se balance trop loin, au lieu de bouger de 25 degrés.

M. Deniger: Combien de temps ai-je encore à ma disposition, monsieur le président?

Le président: Cinq minutes, monsieur Deniger.

M. Deniger: Je vais laisser de côté la déréglementation auquel je m'oppose—J'estime qu'il faut réglementer l'industrie du transport aérien, comme vous le faites sans doute monsieur Taylor—et parler de l'effort de diversification d'Air Canada. J'ai mentionné la Guinness Peat Aviation Company Limited de Shannon, en Irlande. Je me demande pourquoi Air Canada veut acheter cette compagnie qui, je crois, s'occupe de la vente et de la location d'avions.

M. Taylor: Selon moi et les membres du conseil d'administration, Air Canada doit développer ce que j'appellerais une approche prudente à la diversification. Nous devons assurer une certaine stabilité aux fonds autogénérés dont j'ai parlé plus tôt, car dans les marchés des services passagers et des cargos et à cause de l'évolution de l'économie, il y a des périodes cycliques. Il faut que nos fonds autogénérés aient une certaine stabilité. Nous avons fait des études sérieuses en tant que groupe et conseil d'administration et avons adopté une politique selon laquelle nous possédons la technologie à Air Canada et nous devrions exploiter cette force car nous pouvons le faire sans investir de gros capitaux; sinon, nous serions obligés de faire des choix quant aux priorités financières, comme certaines compagnies doivent le faire. Comme il nous faut beaucoup de capitaux pour les avions, nous devons assurer une certaine stabilité aux fonds autogénérés mais sans investir beaucoup d'argent.

[Texte]

Mr. Deniger: How does that theory apply to this particular company?

Mr. Taylor: Through the Chair, Mr. Deniger, I need to give you that background to come to this. Because we have found that we have been able to develop good technology in Air Canada to market around the world we now sell about \$15 million a year of our computer business worldwide and we are developing, I guess, over \$20 million a year of our technology worldwide in terms of our technical maintenance base in Dorval. How do we market this? In other words, how do we get out into the world market? Well, we looked around the world and found that Guinness Peat Aviation, which is a Shannon-based company whose two partners are Aer Lingus and the Guinness banking group in London, had become perhaps the world leader in marketing aviation technology and in providing both technology and support to developing nations around the world. In Africa they have provided airplanes and they had provided technology, and in many other places. We found that by an investment in that company of a third investment, we had a vehicle available to us to market this technology which has enabled us, for example, to maintain our work levels at the Dorval maintenance base at the same time as we are doing the Winnipeg maintenance base. We also knew that we were going to have large numbers of airplanes to put on the market for sale: DC-8s as we received the 767s, and DC-9s, as we upgrade those, will be somewhere at the bottom; therefore, we needed a marketing ability to market these airplanes in order not just to unite them off and run them against the fence.

• 1050

Mr. Deniger: Is it a buyer's market now or a seller's market in terms of aircraft?

Mr. Taylor: It is a buyer's market right now.

Mr. Deniger: It is a buyer's market.

Mr. Taylor: There are something like 40 wide-bodied airplanes against the fence around the world today because of the condition the whole market is in. Now, that is a temporary situation right now for big airplanes. Now, for small airplanes, it is a seller's market. It is a seller's market on small airplanes; it is a buyer's market on big airplanes.

The Chairman: Final question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I am going to have to be put on the second round.

The Chairman: No problem.

Mr. Deniger: You mentioned the maintenance base at Dorval and the one in Winnipeg probably being the most used of all facilities world-wide. How large a share of the revenue of Air Canada does the maintenance base provide for Air Canada?

Mr. Taylor: In terms of the sale of that technology?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Taylor: Mr. St-Denis will correct me, but I am going to give you a figure of \$20 million for the revenue and we will verify that.

[Traduction]

M. Deniger: De quelle façon cette théorie s'applique-t-elle à cette compagnie en particulier?

M. Taylor: Monsieur Deniger, je devais vous expliquer tout cela avant d'en venir à ceci. Comme nous sommes capables de produire une bonne technologie à Air Canada sur les marchés internationaux, nous vendons maintenant pour \$15 millions environ par année de nos services en informatique partout dans le monde et nous devrions atteindre un chiffre de plus de \$20 millions par année à notre base d'entretien de Dorval. Comment commercialisons-nous tout cela? En d'autres mots, comment parvenons-nous à nous affirmer sur le marché international? Nous avons cherché dans le monde entier et avons découvert que la Guinness Peat Aviation de Shannon dont les deux partenaires sont Aer Lingus et le groupe financier Guinness de Londres, est peut-être devenu le chef de file pour commercialiser des techniques aéronautiques et fournir des technologies et de l'aide aux pays en voie de développement dans le monde entier. En Afrique, ils ont fourni des avions et des technologies, de même qu'à de nombreux autres endroits. Nous avons découvert qu'en investissant dans cette compagnie, nous pouvons commercialiser cette technologie qui nous a permis, par exemple, de maintenir notre rythme de travail à notre base d'entretien à Dorval et à Winnipeg. Nous savions aussi que nous devions vendre beaucoup d'avions: les DC-8 lorsque nous aurions reçu les 767, et les DC-9 lorsque nous les aurions améliorés; nous avons besoin de compétence en matière de commercialisation pour ces avions afin de ne pas simplement les rayer de nos livres et les démolir.

M. Deniger: Est-ce un marché acheteur ou un marché vendeur?

M. Taylor: C'est un marché acheteur à l'heure actuelle.

M. Deniger: C'est un marché acheteur.

M. Taylor: Il y a environ 40 gros porteurs inutilisés dans le monde entier en raison des conditions du marché. C'est une situation temporaire pour les gros avions. Pour les petits avions, c'est un marché vendeur. C'est un marché vendeur pour les petits avions et un marché acheteur pour les gros avions.

Le président: Dernière question, monsieur Deniger.

M. Deniger: Je vais devoir participer à la deuxième série de questions.

Le président: Cela ne pose aucun problème.

M. Deniger: Vous avez mentionné que la base d'entretien à Dorval et celle de Winnipeg étaient probablement les deux bases les plus utilisées dans le monde entier. Dans quelle proportion cette base d'entretien participe-t-elle aux revenus d'Air Canada?

M. Taylor: En termes de vente de cette technologie?

M. Deniger: Oui.

M. Taylor: Monsieur St-Denis me corrigera si je fais erreur, mais je dirais qu'elle compte pour \$20 millions des revenus. Je vérifierai ce chiffre.

[Text]

Mr. Deniger: It employs about how many people in Montreal and Winnipeg?

Mr. Taylor: You could not relate it to that because 97 per cent of that base is there to serve the Air Canada fleet. In other words, this amount of millions of dollars of revenue is our ability to do the work other than Air Canada, so it is largely Air Canada.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. I would just like to find out from the committee now; that completes the first question from Friday. Would you like to take a five-minute break now, or a bit later? I assume members would like to get up and stretch their legs and probably our witnesses would, too, so perhaps this would be the most efficient time to do it, and we would come back in five minutes and continue with Mr. McKenzie's questioning. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

• 1055

• 1100

The Chairman: Thank you, gentlemen. Mr. McKenzie, please.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, you mentioned earlier that you have a program to upgrade DC-9s. Just what is the lifespan of a DC-9? How long can you keep upgrading that particular aircraft?

Mr. Taylor: Through the Chair, it is almost impossible to put a life expectancy on an airplane. It depends on both the cycles that it operates on, which means the number of landings and takeoffs, as well as the hours that eventually accumulate on the airplane. Of course, you can make almost a new airplane out of various portions of it, in terms of hours, by modifications, by hanging new engines on it, as we will be doing with the DC-8.

I am going to ask Mr. Jeannot to comment directly on your question about hours and cycles of the DC-9.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Pierre Jeannot (Executive Vice-President, Chief of Airlines Operations, Air Canada): The DC-9 fleet has been in service since the mid-sixties, but DC-9s of the same type are still being produced by Douglas today, so the airplane itself is really not obsolete. As the president has indicated, essentially an airplane receives various types of work at different intervals, and the nature of this work can rejuvenate large sections of the airplane. You can change beams or spars or various components as such, and in this fashion, through the maintenance process and the check cycle, as it is called, it is possible to maintain, at a high reliability level, almost any airplane.

The Chairman: Excuse me, might I just caution you and other members of the committee that on this turn you have 15 minutes for questioning.

[Translation]

M. Deniger: Combien y a-t-il d'employés à Montréal et à Winnipeg?

M. Taylor: Vous ne pouvez faire cette relation car 97 p. 100 de cette base dessert la flotte d'Air Canada. En d'autres termes, ces millions de dollars proviennent principalement des services rendus à d'autres compagnies.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger. La première question de vendredi est terminée. Voulez-vous prendre une pause de 5 minutes maintenant ou un peu plus tard? Je suppose que les membres voudraient se délasser un peu de même que nos témoins. C'est peut-être le meilleur moment pour le faire. Nous reviendrons dans cinq minutes et continuerons avec monsieur McKenzie. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

Le président: Merci, messieurs. Monsieur McKenzie, s'il vous plaît.

Mr. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor, vous avez mentionné que vous aviez un programme d'amélioration du DC-9. Quelle est au juste la durée de vie d'un DC-9? Combien de temps pouvez-vous continuer à améliorer cet avion?

M. Taylor: Il est presque impossible de préciser la durée de vie d'un avion. Elle dépend à la fois des cycles de fonctionnement, c'est-à-dire le nombre d'atterrissages et de décollages, et des heures accumulées sur l'avion. Évidemment, vous pouvez presque obtenir un nouvel avion en termes d'heures en apportant des modifications, par exemple en le dotant de nouveaux réacteurs, comme nous le ferons avec le DC-8.

Je vais demander à monsieur Jeannot de répondre à votre question sur les heures et les cycles du DC-9.

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Pierre Jeannot (vice-président, chef des opérations des lignes aériennes, Air Canada): La flotte de DC-9 est en service depuis le milieu des années soixante, mais des DC-9 du même type sont encore construits par Douglas aujourd'hui, de telle sorte que cet avion n'est pas désuet. Comme monsieur le président l'a indiqué, plusieurs modifications peuvent être apportées à un avion pendant différentes périodes, et la nature de ces travaux permet d'améliorer des parties importantes de l'avion. Vous pouvez remplacer les poutres, les longerons ou d'autres éléments similaires, et en entretenant et vérifiant l'appareil régulièrement, il est possible de conserver à peu près n'importe quel avion.

Le président: Excusez-moi, mais j'aimerais vous rappeler ainsi qu'aux membre du comité que la période de questions est de 15 minutes.

[Texte]

Mr. McKenzie: Okay, that is fine. I just wanted a brief explanation. With my limited time there are other subjects I would like to cover. I appreciate that explanation; that clears it up for me.

Mr. Taylor: I am sure you are following the Dubin Inquiry quite closely, as we are here. Some very disturbing statements have been made in the inquiry and we have been able to receive no explanation whatsoever from the Minister of Transport as to what he is doing about some of these damaging statements. We try to proceed further with this in the adjournment debate, and we just draw an absolute blank. So we do not know whether MOT or Air Canada or anybody else is taking corrective measures in terms of some of the statements that are being made in the inquiry. That is why I have to bring it up here—because I can get nothing out of the minister.

One of the statements made in the inquiry was that Air Canada can ignore maintenance directives. It says:

Transport Canada's hands-off—Air-Canada policy is so deeply entrenched that the airline can ignore manufacturer's requirements for special maintenance or modification if it so chooses, a federal inquiry into aviation safety has been told.

This goes back to a matter that was raised in committee when Air Canada was here in 1973. At that time I had a document signed by eight unit and support shop inspectors who were very concerned about achieving a more effective inspection program. I think this was mostly at Dorval. They prepared a four-page document on a lot of problems within Air Canada and maintenance directives. I thought we had cleared the problem up in 1973, because shortly after it was raised in committee at that time the vice-president of maintenance was replaced. They go on to say in this document:

It is our opinion that the Quality Audit Program has not been thoroughly and adequately developed.

We feel that the Quality Inspection Department cannot function properly without regular meetings.

• 1105

They also pointed out erosion of the status of shop inspectors is considered to have taken place in recent years, and they go on at length. This is back in 1973 and now, in the Dubin Inquiry, we seem just to be having a repeat of what they stated in this document of theirs back in 1973 and at the inquiry. It states here in this report:

Inquiry commissioner Charles Dubin expressed surprise that Transport Canada was not aware of the bulletin.

This is in regard to the tail that fell off that DC-9 in Boston, and:

He couldn't see how the ministry would be able to conduct an effective examination of Air Canada's maintenance procedures without the information it contained.

[Traduction]

M. McKenzie: Bon. Je voulais simplement avoir une brève explication. J'ai d'autres questions à poser. La réponse que j'ai reçue me satisfait.

M. Taylor: Je suis certain que vous vous intéressez d'assez près à l'enquête Dubin. Certaines déclarations troublantes ont été faites au cours de l'enquête et nous n'avons reçu aucune explication du ministre des Transports quant à sa réaction face à certaines de ces déclarations. Nous essayons d'obtenir des renseignements mais c'est peine perdue. Nous ne savons donc pas si le ministère des Transports, Air Canada ou un autre organisme prend des mesures correctives en rapport avec certaines déclarations faites au cours de l'enquête. C'est pourquoi j'en parle ici... puisque je ne peux rien obtenir du ministre.

Au cours de l'enquête, il a été dit qu'Air Canada pouvait ne pas tenir compte des directives d'entretien, plus précisément:

Une enquête du gouvernement fédéral sur la sécurité aérienne a révélé que la politique du ministère des Transports de non-intervention dans les affaires d'Air Canada est tellement ancrée dans les habitudes que la compagnie peut ne pas tenir compte des instructions du fabricant pour un entretien particulier ou des modifications à apporter.

Cela nous ramène à un point soulevé par le Comité lorsque les représentants d'Air Canada étaient ici en 1973. A cette époque, j'avais un document signé par huit inspecteurs de section et d'ateliers d'entretien qui désiraient que le programme d'inspection soit plus efficace. Je crois qu'il s'agissait principalement de Dorval. Il ont présenté un rapport de quatre pages dans lequel ils indiquaient les problèmes d'Air Canada quant aux directives d'entretien. Je croyais que nous avions résolu la question en 1973 car peu après les audiences du comité, le vice-président de la division de l'entretien a été remplacé. Le rapport disait également:

Selon nous, le programme de vérification de la qualité n'a pas été mis au point de façon satisfaisante.

Nous croyons que la division de l'évaluation de la qualité ne peut pas fonctionner adéquatement sans réunions tenues régulièrement.

Ils ont également souligné l'érosion des pouvoirs des inspecteurs d'atelier au cours des dernières années. C'était en 1973 et aujourd'hui, au cours de l'enquête Dubin, il semble que les conclusions du rapport sont encore les mêmes. Il est dit:

Le commissaire Charles Dubin est étonné que Transports Canada ne soit pas au courant du bulletin.

Il s'agit de la queue qui s'est détachée du DC-9 à Boston.

Il ne peut s'imaginer comment le ministère peut examiner de façon satisfaisante les procédures d'entretien d'Air Canada sans les renseignements contenus dans le bulletin.

[Text]

and:

Mr. Dubin suggested it was hardly worth having a government air safety monitoring system if Transport Canada was oblivious to maintenance work required by manufacturers.

and on it goes.

The Chairman: Mr. McKenzie, would you for the record and for the benefit of the witnesses give the source of the report you are quoting from?

Mr. McKenzie: Yes, this is in *The Ottawa Citizen* of November 28, 1979 and I have this other signed document that would be the one I am quoting from 1973. Then in October of this year at the Dubin Inquiry—all we can go by is reports out of newspapers, because we can get absolutely no assurance out of the minister that any corrective steps are being taken and we find that most disturbing, so that is why I have to bring it up here today.

In a report out of *The Ottawa Citizen* of Tuesday, October 28, 1980, the news report says;

Air Canada maintenance supervisors routinely allow passenger jets needing vital repairs to fly, maintenance engineers told a federal air safety inquiry. A lot of times, on-time departures come ahead of safety.

A vice-president of the Canadian Airline Aircraft Technicians Association stated that he and

three other maintenance engineers said supervisors will often overrule their objections and release an airplane for a scheduled passenger flight even though it needs repairs.

They go on to say:

It is against Transport Canada regulations to permit an airplane to fly when any of its vital control functions need repair. Ailerons are vital to controlling an airplane's lateral movements, and if the frayed cable had snapped, the pilot would have not been able to control the aileron flaps.

This is one of the things that was brought out in the committee hearings about trouble with these cables. What we have been trying to find out from the minister is whether these statements are true or false. If they are true, has he discussed this with you or have you taken corrective measures to stop unsafe aircraft being released from a maintenance hanger? Can you tell us whether these statement, are true or false, and what action is being taken one way or the other due to these damaging statements of the Dubin Inquiry.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, first of all I think it would be inappropriate for me to comment on what the judge is going to come forward with in his findings. I just do not want to get into that. The hearings are over and he will be tabling a report in future months. I would like to assure the committee and Mr. McKenzie of a couple of things, though. As far as the refer-

[Translation]

et

Monsieur Dubin se demande à quoi il sert d'avoir un système de surveillance de la sécurité aérienne du gouvernement si Transports Canada ne connaît pas les travaux d'entretien requis par les fabricants.

Et il continue.

Le président: Monsieur McKenzie, aux fins d'enregistrement et pour le bénéfice des témoins, pourriez-vous donner la source du rapport que vous citez?

M. McKenzie: Oui, il s'agit d'un article du *Ottawa Citizen* du 28 novembre 1979, et j'ai un autre document signé de 1973. Pour ce qui est de l'enquête Dubin, au mois d'octobre de cette année, nous n'avons que des articles de journaux à notre disposition, car le ministre ne nous a donné aucune assurance que des mesures correctives aient été prises, ce que nous trouvons très inquiétant et c'est pourquoi j'en parle aujourd'hui.

Dans un article du *Ottawa Citizen* du 28 octobre 1980, il est dit:

Les inspecteurs chargés de l'entretien à Air Canada permettent régulièrement que des avions passagers qui ont besoin de réparations très sérieuses s'envolent, comme l'ont indiqué des techniciens d'entretien au moment de l'enquête sur la sécurité aérienne du gouvernement fédéral. A maintes reprises, le respect des heures de décollage l'emporte sur la sécurité.

Un vice-président de la Canadian Airline Aircraft Technicians Association et trois autres techniciens d'entretien ont indiqué que

les superviseurs passent outre leurs objections et permettent à un avion de décoller à l'heure prévue même si les réparations nécessaires n'ont pas été faites.

Ils poursuivent:

C'est contraire aux règlements de Transports Canada de permettre à un avion de voler si une seule des pièces de contrôle essentiel doit être réparée. Les ailerons sont essentiels pour contrôler les mouvements latéraux de l'appareil et si le câble usé se rompt, le pilote ne pourra pas contrôler les volets de l'aileron.

C'est une question qui a été soulevée pendant les audiences du comité. Ce que nous voulons demander du ministre, c'est si ces déclarations sont vraies ou fausses. Si elles sont vraies, a-t-il discuté du problème avec vous ou avez-vous pris des mesures pour que des appareils dangereux ne quittent pas les hangars d'entretien? Pouvez-vous nous dire si ces déclarations sont vraies ou fausses et quelles mesures sont prises pour répondre aux déclarations qui ressortent de l'enquête Dubin.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président. Avant tout, je crois qu'il ne serait pas approprié de faire des commentaires sur une question sur laquelle le juge prendra une décision. C'est une chose que je ne veux pas faire. Les audiences sont terminées et il présentera un rapport dans les prochains mois. Je peux toutefois vous assurer de deux choses. En ce qui concerne le

[Texte]

ence to a report which is some seven years old is concerned, I would suggest to you that that report has no validity today, because following that period of time, as we did at that period of time, I think we satisfied ourselves that our maintenance organization is one of the most effective and that our procedures are one of the most effective in the industry, because we not only audit them ourselves but they are audited by the various manufacturers of the airplanes which we fly. Point two, some of the quotations Mr. McKenzie has given, the more recent ones, I believe the October 28, 1980 ones, attracted attention because the group of people—and I want to be careful how I say this—who were quoted were a group of people in our maintenance organization who are trying to receive separate certification from the IAMAW. They want to be separately certified in another union, rather than the present IAMAW, so they were trying to make their own case. In other words, I think one has to look at the background of why they were there.

• 1110

Secondly, I want to assure the committee, and Mr. McKenzie, that any time an issue like this comes up in the public arena I take a personal interest in it, pursuing it through the Executive Vice-President for Airline Operations and through the technical maintenance people, to assure myself that Air Canada is not, in fact, being lax in its procedures or is dispatching airplanes that are not airworthy. I can assure you that in these cases I found no reason to believe our maintenance procedures were deficient or people were doing other than what they should do.

In terms of the dispatch of the airplane, I think it also needs to be mentioned that the person most concerned with the dispatch of the airplane is the captain, and he knows that he has certain go and no-go items on the airplane. If there is one person that one must rely on, it is the captain, because he is the person who is going to know it. He has the logbook, he knows what has been done to it, he knows items that are still outstanding that are to be done to it on the next check or the next turnaround, or whatever it is, and I do not believe there has ever been a case when anybody has ever suggested to an Air Canada captain that he should take an airplane off the ground if he felt he should not.

Mr. McKenzie: What I would like to know is, did you check these statements out as to what city they were referring to and what aircraft on what day, to see if the statements were true or false that these cables were not functioning properly? I do not know how the captain would be able to go around checking whether the cables were frayed or not.

Mr. Taylor: No, the captain has the logbook and he knows what has been recorded as needing to be done and whether or not it has been done or whether or not it is waiting to be done on the next check. He does not go all over the airplane, but the logbook is his compass, if you will, of the technical aspect of the airplane.

What I indicated, Mr. McKenzie, is that my technical people assure me that as to the incidents that were being rather obliquely referred to in some of these press statements,

[Traduction]

rapport que vous avez cité et qui date déjà de sept ans, je me permets de vous dire qu'il n'est plus valable aujourd'hui car pendant cette période, nous avons apporté certaines améliorations, et notre service d'entretien est très efficace; nos méthodes sont parmi les plus efficaces de l'industrie car non seulement les vérifions-nous nous-mêmes, mais elles sont également examinées par les différents constructeurs des avions que nous utilisons. Par ailleurs, certaines déclarations citées par M. McKenzie, les plus récentes, je crois que ce sont celles du 28 octobre 1980, ont attiré l'attention parce que les personnes—il faut que je fasse attention à la façon dont je le dis—qui ont fait ces déclarations font partie de notre service d'entretien et essaient d'obtenir un certificat de compétence de l'AIMTA et plaident donc leur propre cause. Autrement dit, je crois qu'il faut ne pas perdre de vue la raison pour laquelle ils étaient présents à cette enquête.

Je tiens à assurer le Comité et M. McKenzie que, chaque fois qu'une telle question est soulevée en public, je m'en occupe personnellement et interroge le vice-président des opérations de la ligne aérienne et les techniciens d'entretien, pour m'assurer qu'Air Canada continue à respecter les instructions strictement et ne laisse pas partir d'avions qui sont défectueux. Je peux vous affirmer que, dans tous les cas, je n'ai eu aucune raison de croire que nos méthodes d'entretien étaient insuffisantes ou que les employés ne faisaient pas leur travail correctement.

Au sujet de l'avion lui-même, je pense qu'il faut également mentionner que la personne la plus concernée est le pilote et il sait qu'il y a certains éléments essentiels dans l'avion. S'il y a une personne à laquelle on peut faire confiance, c'est bien le pilote, puisque c'est lui qui va s'apercevoir de ce qui ne va pas. Il a le journal de bord, il sait ce qui a été fait, il connaît les éléments qui devront être réglés à la prochaine inspection et je ne crois pas qu'il soit déjà arrivé que quelqu'un ait dit à un pilote d'Air Canada de prendre un avion si ce dernier n'était pas d'accord.

M. McKenzie: Ce que j'aimerais savoir, c'est si vous vous êtes renseigné sur la ville, l'avion et la date auxquels ces déclarations faisaient allusion pour vérifier si les câbles étaient en bon état ou non. Je ne sais pas comment le pilote peut vérifier l'état des câbles.

M. Taylor: Le pilote a le journal de bord dans lequel est inscrit ce qui doit être fait, ce qui a été fait et ce qui devra être fait à la prochaine inspection. Il ne fait pas lui-même un examen minutieux de l'avion mais, si vous voulez, le journal de bord le renseigne sur l'état de l'avion du point de vue technique.

Ce que j'ai dit, monsieur McKenzie, c'est que les techniciens que j'ai interrogés m'ont assuré que, en ce qui concerne les incidents mentionnés dans la presse, les inspections étaient

[Text]

we had procedures in place, our processes were adequate, and we were not dispatching airplanes that were not airworthy, nor were we ever taking the risks of asking that an airplane be dispatched simply to maintain on-time performance. In fact, Mr. Chairman, I am criticized frequently by the public for the fact that our procedures are so stringent that other airlines often fly in weather conditions, and other things. When we will no fly. I would suggest to the committee that our procedures and our regulations are extremely strict in that respect, Mr. McKenzie.

The Chairman: Your last question, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I support you on that. I am well aware of Air Canada's procedures in the air, because I have often come back from Winnipeg on a Sunday night and we have had to land in Montreal because of weather conditions. I would sooner land in Montreal safely than try to come down in the fog here, so I support you on that statement.

I want to get back to these statements in the paper here. The man states that when he complains to the foreman, the foreman says that that is tough, we cannot get that cable fixed up. That is exactly the same sort of thing that was in the September 1973 document. That is why I dug this out of the files again, the two tie in. Is this statement true, that when a mechanic complains to his foreman that this plane should not be going out because the cables are frayed, or because of whatever is wrong with it, the foreman says that that is tough, we need that plane because we have a backlog of passengers who are waiting to fly. Are these individual cases and statements being questioned by you? You say that you take a personal interest; have you had a report directly back to you to find out whether any of these statements are true or not?

• 1115

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. McKenzie, I suppose every statement that is made has its interpretation. Certainly the foreman or the senior technician or whoever it is who has to sign the airplane out is the person that has to take full responsibility for that inspection, and in the event of any kind of incident the log and the record comes directly back to him. I am satisfied in the quality of the people that we have acting in that capacity to take responsibility for the sign-out of our airplanes. I am satisfied that they are competent, on their record. On the record of our technical operating performance, I think one has to say that they are competent.

Mr. McKenzie: You claim this is because a particular union is making statements like that to improve their bargaining process?

Mr. Taylor: I am suggesting to you that one has to look at the background of why those people were appearing at the committee.

Mr. McKenzie: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Harquail.

[Translation]

faites correctement, qu'aucun avion défectueux n'était autorisé à s'envoler et que jamais nous ne prenions le risque de laisser un avion défectueux partir simplement pour respecter l'horaire. En fait, monsieur le président, je reçois souvent des critiques du grand public parce que nous interdisons le décollage à cause du mauvais temps ou pour d'autres raisons alors que les avions d'autres compagnies sont autorisés à voler. Je me permettrais de dire au Comité que nos règlements sont extrêmement stricts à cet égard, monsieur McKenzie.

Le président: Votre dernière question, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point. Je connais bien les principes d'Air Canada car il m'est souvent arrivé de rentrer de Winnipeg le dimanche soir et l'avion a dû atterrir à Montréal à cause du mauvais temps. Je préfère de loin atterrir à Montréal sans accident plutôt que de tenter une descente dans le brouillard ici, donc je suis d'accord avec vous.

Je voudrais revenir aux déclarations parues dans ce journal. L'homme a déclaré que, lorsqu'il s'est plaint au contremaître, celui-ci lui aurait répondu que c'était bien dommage mais qu'il était impossible de réparer ce câble. C'est exactement la même sorte de déclaration qui paraissait dans le document de 1973. C'est pourquoi je l'ai ressorti des dossiers, les deux incidents sont identiques. Est-il vrai que lorsqu'un mécanicien dit à son contremaître qu'un certain avion ne devrait pas être autorisé à décoller parce que les câbles sont usés ou pour toute autre raison, le contremaître lui répond que c'est dommage mais qu'on a besoin d'avion pour transporter les voyageurs qui attendent. Avez-vous fait des recherches sur ces cas et déclarations-là? Vous dites que vous vous en occupez personnellement; vous êtes-vous renseigné directement pour savoir si ces déclarations étaient vraies ou fausses?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur McKenzie, je suppose que toute déclaration peut être interprétée de façon différente. Il est certain que c'est le contremaître, le technicien principal ou la personne, peu importe son titre, qui signe le journal autorisant l'avion à décoller, qui prend l'entière responsabilité de l'inspection et, en cas d'incident quel qu'il soit, il est le premier à le savoir. Je suis satisfait du personnel qui est chargé d'autoriser le décollage de nos avions. Je sais qu'il est compétent. D'après le dossier de notre performance technique, je pense que l'on peut dire qu'il est compétent.

M. McKenzie: Vous prétendez que c'est pour être acceptées par un certain syndicat que ces personnes ont fait ces déclarations?

M. Taylor: Ce que je veux dire c'est qu'il est bon de connaître la raison pour laquelle des personnes ont comparu devant le comité.

M. McKenzie: Je vois.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Harquail.

[Texte]

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to join other members of the committee in welcoming Mr. Taylor back to our committee, since we have not had an opportunity to have an exchange with Mr. Taylor for some time now. I am delighted to be in the position, Mr. Chairman, of saying that in a positive way because of the performance of the airline, and because of Mr. Taylor's leadership, which, as indicated in his opening comments, shows a very handsome and substantial profit, and not only for 1979; he indicates that he expects to have an increase in 1980.

I would like to talk about service in the Atlantic region, Mr. Chairman, through you to Mr. Taylor, who has come, as he has said in his comments, to share views and to bring information to the committee on the affairs of Air Canada. Does he know of anything on the planning board in terms of any kind of increase in linkages or service in the Atlantic Region? I am thinking of the four Atlantic provinces. Mr. Taylor will know there is a serious problem that exists in certain regions of the Atlantic area where in 1980 you cannot fly, and I will use my own area as an example.

If I want to go to Halifax from northern New Brunswick, well, it is just impossible. There is no service existing. The Council of Maritime Premiers have discussed this. It has been discussed in other forums over the last 10 or 12 years and I would like to learn from Mr. Taylor this morning what knowledge and information he has on this, and his views as to how he sees it in any potential possible improvements in the service, either through his own company or if he knows of other companies that will be supplementing or bringing in new service.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, to Mr. Harquail, it would be inappropriate for me as a fellow New Brunswicker not to lead off in reply to that question, and then I will ask Mr. Jeannot to provide some of the details.

Atlantic Canada presents its unique challenges in providing air service. It has more airports and international airports per capita than any other region in Canada. We have three airports in New Brunswick, we have three in Nova Scotia, one in Prince Edward Island and three in Newfoundland to serve, with very small market sizes to cope with. We also have a regional carrier in that area which has grown and developed over the years by certain encouragement of the regulatory process and discouragement to us from serving intra-Atlantic Canada in order to allow them the opportunity to serve it. So we are not providing as much intra-Atlantic Canada service as we wish to.

For example, we are not providing as much service, say from Sydney to Moncton, or Halifax to Saint John, or Halifax to Fredericton, as we used to do because it was suggested to us that was the role the regional carrier should occupy. One of the problems the regional carrier faces is he is now operating the same type of airplanes as we are, with the same type of economics, and he is finding it hard to justify service intra-Atlantic Canada.

[Traduction]

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je voudrais me joindre aux autres membres du comité pour souhaiter la bienvenue à M. Taylor. Nous n'avons pas eu l'occasion de parler avec M. Taylor depuis quelque temps. Je suis ravi, monsieur le président, de pouvoir dire que, à cause de sa performance et grâce au talent de chef de M. Taylor, la compagnie aérienne affiche un bénéfice substantiel non seulement en 1979 mais aussi, comme M. Taylor l'a indiqué dans son exposé d'introduction, en 1980 où une augmentation est prévue.

Je voudrais parler du service dans la région de l'Atlantique à M. Taylor qui est venu, comme il l'a dit, pour faire part du point de vue de sa compagnie et donner au comité des renseignements sur les affaires d'Air Canada. Y a-t-il quelque chose de prévu en termes de connections ou services accrus dans la région de l'Atlantique? Par là, j'entends les quatre provinces de l'Atlantique. M. Taylor sait sûrement qu'il existe un problème sérieux dans certaines parties de la région qui ne sont pas desservies et je vais vous donner un exemple personnel pour illustrer la situation.

Si je veux aller du nord du Nouveau-Brunswick à Halifax, et bien, c'est tout simplement impossible. Il n'existe aucune ligne entre ces deux régions. Le conseil des premiers ministres des provinces maritimes a étudié la question. Depuis 10 ou 12 ans, le problème a été examiné par d'autres organismes et je voudrais demander à M. Taylor, ce matin, ce qu'il sait à ce sujet et s'il peut prévoir une amélioration de la situation soit avec Air Canada, soit avec d'autres compagnies.

M. Taylor: Monsieur le président, étant originaire du Nouveau-Brunswick, je ne peux qu'être le premier à répondre à cette question, mais ensuite je laisserai la parole à M. Jeannot qui vous fournira plus de détails.

Les provinces de l'Atlantique sont dans une situation unique en ce qui concerne les services aériens. Elles ont plus d'aéroports régionaux et internationaux par habitant que n'importe quelle autre région du Canada. Il y a trois aéroports au Nouveau-Brunswick, trois en Nouvelle-Écosse, un à l'Île-du-Prince-Édouard et trois à Terre-Neuve, pour desservir un très petit marché. Il existe également une compagnie régionale qui s'est développée au cours des années, favorisée par une réglementation qui décourageait Air Canada de desservir les provinces maritimes entre elles. C'est pourquoi nous ne pouvons pas offrir un service entre les provinces de l'Atlantique aussi bon que nous le souhaiterions.

Par exemple, nous ne fournissons pas autant de service, disons entre Sydney et Moncton ou entre Halifax et Saint-Jean, ou entre Halifax et Fredericton, que nous le faisons auparavant parce qu'on nous a dit que c'était le rôle de la compagnie régionale. Un des problèmes auxquels font face les transporteurs régionaux, c'est qu'ils exploitent le même genre d'aéronef que nous, avec les mêmes problèmes de rentabilité, et qu'il leur est difficile de justifier un service à l'intérieur des provinces atlantiques du Canada.

[Text]

• 1120

I think Mr. Jeannot will want to comment that we do have plans to provide improved links between Atlantic Canada and the rest of Canada, and I will let him talk about that. I would be glad to pursue this further with you, Mr. Harquail, if you want me to, about intra-Atlantic Canada. But certainly we do not foresee our being involved at the moment in improved intra-Atlantic Canada service. We do see ourselves being involved in improving service between Atlantic Canada and the rest of Canada.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: As the president has indicated, the markets in Atlantic Canada are small in nature. The smallest airplane we have basically is the DC-9. Ideally, from a passenger point of view, from a commercial spec point of view, we would look forward to the possibility of linking major communities by, ideally, three frequencies a day. People like to leave in the morning or come back in the evening, and it is also very convenient to have a noon flight. Unfortunately, with the size of the markets, the cost of operating even the smallest equipment, that specification is difficult to meet in Atlantic Canada.

Again, as the president has indicated, over the years Eastern Provincial Airways has grown more in its role as a regional carrier in Atlantic Canada, picking up some of the intraroutes between the communities in Atlantic Canada. We have always endeavoured to co-operate with regional carriers in general and EPA in particular in making sure, to the extent it is possible, our schedules are harmonized, so it is possible to interlink. But that in itself presents some difficulties, because this may not be the way any carrier can actually optimize the utilization of its airplanes. To make these connections work, sometimes you have to sacrifice airplane hours. It becomes a delicate balance for any carrier keeping an eye on its balance sheet, on the utilization of its airplanes and the convenience of its customers.

So it is a difficulty that is addressed, but it has these constraints in themselves. We have endeavoured to build more frequencies as it becomes economically possible, relatively economically possible, between Atlantic Canada and Ontario and Quebec on one hand—Montreal and Toronto—but also we very much look forward to being able to grow frequencies and services between Atlantic Canada and the West. We have in our plans at this time frequencies from Halifax to Winnipeg and on to Edmonton or Calgary, which we very much hope will solve the transcontinental linkages between Atlantic Canada and western Canada, and will grow, bypassing Montreal and Toronto.

We also see in our plans the possibility of linkage through Toronto between Atlantic Canada and Texas, as the oil community affinity grows between these areas. We also see down the road an ability to increase our frequencies between Atlantic Canada and Europe. Our plans next summer, for instance,

[Translation]

Je crois que M. Jeannot voudra commenter les plans que nous avons dressé en vue d'améliorer les liaisons entre les provinces atlantiques et le reste du Canada, et je lui laisse le soin de le faire. Je serais heureux de poursuivre la discussion avec vous, monsieur Harquail, si vous le désirez, en ce qui concerne le service à l'intérieur des provinces de l'Atlantique. Toutefois, nous n'envisageons évidemment pas d'œuvrer immédiatement à l'amélioration de ce genre de service. Nous songeons plutôt à améliorer le service entre les provinces atlantiques et le reste du Canada.

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: Comme le président l'a mentionné, les marchés des provinces de l'Atlantique sont de faible envergure. Le plus petit aéronef dont nous disposons est le DC-9. Idéalement, du point de vue du passager, ainsi que du point de vue commercial, nous envisageons de relier les principales villes au moyen de trois vols par jour. Les gens aiment partir le matin ou revenir le soir, et il est aussi très commode d'avoir un vol vers midi. Malheureusement, étant donné la taille restreinte des marchés, les frais d'exploitation du matériel, même le plus petit, rendent la chose difficile dans les provinces de l'Atlantique.

Comme l'a mentionné le Président, la société Eastern Provincial Airways a grandi au fil des ans et a ainsi affirmé son rôle en tant que transporteur régional dans les provinces de l'Atlantique, en regroupant certains itinéraires internes entre les villes des provinces de l'Atlantique. Nous avons toujours cherché à collaborer avec les autres transporteurs régionaux et EPA en particulier, en nous assurant, dans la mesure du possible, que nos horaires s'harmonisaient, de façon qu'il soit possible d'offrir des interconnexions. Cela en soi présente certaines difficultés, car ce n'est peut-être pas la façon d'optimiser l'utilisation des aéronefs. Pour que ces interconnexions puissent se faire, il faut parfois sacrifier des heures d'utilisation d'aéronef. L'équilibre est très difficile à établir pour tout transporteur qui surveille son bilan, ainsi que l'utilisation des aéronefs et la satisfaction de ses passagers.

C'est donc une difficulté à laquelle nous nous intéressons, mais elle comporte des contraintes évidentes. Au fur et à mesure que cela devenait économiquement possible, relativement rentable, nous avons cherché à augmenter le nombre de vols entre les provinces de l'Atlantique et l'Ontario et le Québec d'une part—Montréal et Toronto—mais nous espérons beaucoup pouvoir accroître le nombre de vols et les services offerts entre les provinces de l'Atlantique et celles de l'Ouest. Pour le moment, nous prévoyons des vols entre Halifax et Winnipeg, jusqu'à Edmonton ou Calgary; nous espérons que cela résoudra le problème du manque de liaisons transcontinentales entre l'Atlantique et le Pacifique canadien, en éliminant de plus en plus les escales à Montréal et Toronto.

Nous songeons aussi à établir des liaisons entre les provinces de l'Atlantique et le Texas, avec escale à Toronto, car les intérêts pétroliers accroissent les liens entre ces régions. Enfin, nous prévoyons pouvoir accroître les vols entre les provinces de l'Atlantique et l'Europe. Pour l'été prochain, nous prévoyons

[Texte]

are for better than daily frequencies out of Atlantic Canada to the U.K.

Mr. Harquail: Thank you.

Mr. Chairman, I have no argument with the type of service Air Canada is providing. Indeed, I find there has been an improvement in the last few years in the service, both at the counter and on the aircraft, in the attitude of the employees. But I am wondering, Mr. Chairman, if Mr. Taylor might tell us, in terms of jealously protecting your sources of revenues and in terms of the competitiveness, as good corporate citizens do you look at areas that are cut off? It might be feeder traffic, but at least if you can work something with a small airline, even if they seem to be competitors, whether it is CP or EPA in the Atlantic region, do you make some of your experts, some of your technical people, available to a question like that, to try to find ways and means that these people can be served from, say, Prince Edward Island or the Cape Breton parts of Newfoundland or northern New Brunswick into an area where they can get to the capitals, Fredericton, Charlottetown, Halifax or Saint Johns? As the chief executive officer of the Canadian airline do you concern yourself with something like this on an ongoing basis?

• 1125

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Harquail, I can assure you that we do. Specifically, within the last year, as my management team and I have looked at what the airlines will be facing over the next two years, particularly in terms of declining growth in the market because of the economy, by this onslot of competition we are now getting in Canada, particularly from CP and the regionals growing to become larger regionals, one of the major concerns we have is where will Air Canada have to grow in the future. Because as these other people grow, obviously they are taking growth away from us and so we have adopted a series of strategies, in the last few months in fact, that say we will continue to be a major factor in long-haul transportation in Canada. We have adopted another strategy which we are now trying to evolve as to what it will mean for us, and that is a strategy that regionally in Canada we will need to make a contribution, and we do not yet know how this contribution can be made thoroughly, to developing services within a region in order to protect the traffic on our longer-haul routes.

Atlantic Canada, as I have said, presents a particular challenge there. I do not want to hold out great hope for this, but I can assure you that we will be... In fact, as a part of the reorganization last September we now have people who are looking at, will be working with, and have begun to work with regional economic councils in provinces to see if there is a role for Air Canada to co-operate in the evolution of regional-type services. The only caveat I have put on that at this stage is, without ownership as such, because I have a few scars left on my back from a hearing a couple of years ago about

[Traduction]

notamment avoir plus d'un vol par jour partant des provinces de l'Atlantique pour le Royaume-Uni.

M. Harquail: Merci.

Monsieur le président, je n'ai rien à redire au sujet du genre de service offert par Air Canada. En fait, je crois que le service s'est amélioré au cours des dernières années, tant au comptoir que dans l'aéronef même, en ce qui concerne l'attitude des employés. Je me demande cependant, monsieur le président, si M. Taylor pourrait nous dire, en ce qui concerne la protection jalouse des sources de revenus et la concurrence, est-ce que votre société, en tant que bonne citoyenne, considère les régions qui sont éliminées? Il peut s'agir simplement de trafic de raccordement, mais s'il est au moins possible d'organiser quelque chose avec une petite société aérienne, même si elle semble être un concurrent, qu'il s'agisse de C.P. ou d'E.P.A. dans la région de l'Atlantique, est-ce que certains de vos experts ou des membres de votre personnel technique pourraient collaborer à répondre à une telle question, c'est-à-dire à trouver des façons de desservir ces gens, soit à partir de l'Île-du-Prince-Édouard, soit du Cap Breton à Terre-Neuve ou au Nord du Nouveau-Brunswick, pour qu'ils puissent se rendre aux capitales provinciales, Fredericton, Charlottetown, Halifax ou Saint-Johns? En tant que principal responsable de la société aérienne du Canada, est-ce que vous entretenez continuellement une telle préoccupation?

M. Taylor: Avec votre permission, monsieur le président, je puis assurer à M. Harquail que nous le faisons. De façon plus précise, au cours de la dernière année, mon équipe et moi-même avons examiné les problèmes auxquels feront face les sociétés aériennes au cours des deux prochaines années; nous nous sommes surtout penchés sur le ralentissement de la croissance du marché, en raison du ralentissement de l'économie en général, ainsi que de l'accroissement de la concurrence à laquelle nous faisons face au Canada, particulièrement de la part de C.P. et des transporteurs régionaux, qui grandissent sans cesse. Nous sommes particulièrement intéressés à savoir où Air Canada pourra accroître ses activités à l'avenir. Il est évident que la croissance des autres transporteurs nous enlève de l'espace et, au cours des derniers mois, nous avons donc adopté une série de stratégies destinées à réaffirmer notre présence sur les longs parcours au Canada. Nous avons adopté une autre stratégie que nous cherchons à préciser davantage; nous voulons ainsi accroître notre présence sur le plan régional, mais nous ne savons pas encore exactement comment nous réussirons à développer les services interrégionaux afin de protéger nos longs parcours.

Comme je l'ai déjà mentionné, les provinces de l'Atlantique représentent un défi particulier en ce sens. Nous n'entretenons pas de grands espoirs à cet égard, mais je suis vous assurer que nous... En fait, dans le cadre de la réorganisation de septembre dernier, nous avons affecté des gens pour travailler en collaboration avec les conseils économiques régionaux des provinces afin de déterminer si Air Canada a un rôle à jouer dans le développement des services à caractère régional. La seule stratégie éliminée à prime abord est l'acquisition en tant que telle, car je n'ai pas encore tout à fait oublié la difficile

[Text]

acquiring ownership of a regional carrier, and they are not all quite healed yet. But there are probably ways and I am hopeful that we can evolve something. Mr. Harquail, to strengthen our position by co-operation in these areas.

Mr. Harquail: If I may make a friendly suggestion, Mr. Chairman . . .

The Chairman: You have three minutes left.

Mr. Harquail: . . . through you to Mr. Taylor, and as I say, in a friendly and positive way, suggest to your regional men that they also communicate with members of Parliament about what is happening in a given area in terms of trying to find the solution in a co-operative spirit with other airlines, regional or whatever they may be, and to get close to addressing that problem or trying to find some solution to it.

A final question then, Mr. Chairman. I realize that Mr. Taylor says this, and quite rightly so, that he does not want to get into any area where he is replacing the minister and making statements on behalf of the government, but I wonder if he could tell us what he does know about the proposed sale of the subsidiary company Nordair, and as of this date—because, as I said, we have not had a chance to speak with you in this committee over the last couple of years—what you know about the present status of the Nordair, Quebecair, EPA approach to buy that very interesting company from under your present responsibility as a subsidiary company.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Chairman, I almost wish Mr. Harquail had asked that question two minutes before adjournment, because Mr. Benjamin has reminded me that I should not speak on behalf of the government or the minister, and I will try to accommodate the committee in that respect.

• 1130

The Chairman: That is procedural point that is well taken, I believe, Mr. Taylor.

Mr. Harquail: But surely, being in the business, you have your finger on the pulse of what is happening in Canada in terms of such a major consideration of a transaction of that nature?

The Chairman: The reason I raised procedure, Mr. Harquail, is that the president of Air Canada may well know that but he may be circumscribed to some extent by the length to which the government is willing to go at this time in making that information public, for various reasons which I will not go into.

Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. Harquail, the Nordair question, the Nordair issue, of course, has been very much before the public, at least in Ontario and Quebec, over the last many months. I would want to preface, I think, any remarks about Nordair with this comment, and that is that the Nordair management team have managed that airline extremely well, I think, under the shadow of the question of ownership, as to where it is eventually going to fall; and I would want to give

[Translation]

audience tenue il y a quelques années au sujet de l'acquisition d'un transporteur régional. Il y a d'autres façons d'obtenir le même résultat et j'ose espérer, M. Harquail, que nous réussirons à renforcer notre position en collaborant dans ces domaines.

M. Harquail: Si je puis me permettre une amicale suggestion, monsieur le président . . .

Le président: Il vous reste trois minutes.

M. Harquail: . . . Avec votre permission, je m'adresse à M. Taylor, je le répète, d'une façon amicale et positive: vous pourriez suggérer à ces personnes qu'elles communiquent aussi avec les députés afin de savoir ce qui se passe dans une région donnée et de travailler dans un esprit de collaboration avec les autres transporteurs, régionaux ou autres, afin de résoudre le problème ou d'essayer d'y apporter une solution.

Une dernière question, monsieur le président. Je sais que M. Taylor affirme, et il a raison, qu'il ne peut pas remplacer le Ministre et faire des déclarations au nom du gouvernement, mais je me demande s'il ne pourrait pas nous dire ce qu'il sait au sujet de la vente éventuelle de la filiale Nordair, et de la date de cette vente—car, comme je l'ai déjà dit, nous n'avons pas eu l'occasion de discuter avec vous au sein de ce Comité au cours des dernières années—, ainsi qu'au sujet de la situation actuelle en ce qui concerne Nordair et la tentative d'E.P.A. et de Québecair d'acheter cette intéressante compagnie, qui est actuellement une filiale de la vôtre.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur le président, j'aurais presque aimé que M. Harquail ait posé cette question deux minutes avant l'ajournement car M. Benjamin m'a rappelé que je ne dois pas parler au nom du gouvernement ou du Ministre et je vais tenter de satisfaire le Comité en conséquence.

Le président: Voilà un point de procédure bien compris, je crois, monsieur Taylor.

M. Harquail: Mais, étant dans le domaine, vous êtes certainement au cœur de ce qui se passe au Canada relativement à une transaction de cette importance?

Le président: La raison pour laquelle j'ai mentionné la procédure, monsieur Harquail, c'est que le président d'Air Canada peut fort bien savoir quelque chose, mais il peut aussi bien être tenu, dans une certaine mesure, de respecter les désirs du gouvernement en ce qui concerne la publication de tels renseignements, pour diverses raisons que je préfère ne pas exposer.

M. Taylor.

M. Taylor: Je m'adresse, avec votre permission, à M. Harquail; la question de Nordair a évidemment souvent fait l'objet des manchettes au cours des derniers mois, du moins au Québec et en Ontario. Avant de faire quelque commentaire que ce soit au sujet de Nordair, j'aimerais souligner que les gestionnaires de cette société ont très bien géré l'entreprise, malgré la possibilité d'un éventuel transfert de propriété; j'aimerais reconnaître publiquement l'excellence du travail effec-

[Texte]

public recognition to that management team for doing that. I think they are operating a very fine airline, and we are enjoying the benefits of the 84.6 per cent ownership because it is a profitable airline as well.

The government has made a decision that we should dispose of some or all of our interest in that airline. This is a decision that the government is working to try and evolve how that will happen. It is a very complex decision because there are two regional carriers based in Quebec, one being Nordair and one Quebecair, and Nordair has extensive routes also in Ontario. So it is fraught with a number of problems as to where the future ownership will lie.

All I can assure the committee is that the minister and his officials and those concerned with it at the government level have invited us to participate with them in their attempt to resolve this question. So we are not sitting on the sidelines: we are being consulted; but it is a complex issue and one that I think it would be difficult to even foresee at this point because of all the complexities of what will eventually evolve from it.

In the meantime, I do not think that Nordair is suffering at all; I do not think its operation is suffering. It is functioning, it is growing, and operating very well.

The Chairman: Thank you Mr. Taylor and Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Before I get into my line of questioning, I would just like to make one comment and maybe reinforce the statement that Mr. Taylor made about the morale of the work force and the staff of Air Canada. As you can appreciate, sir, living in Brampton, I guess I live about the closest to Toronto International Airport and probably, per capita, have the largest number of Air Canada staff in my riding.

I have noticed over the last number of years—and many of them I know as close personal friends—that their attitude has changed markedly for the better. The complaining has dwindled down to a very small percentage of them and it is usually one particular little problem that they might be running into.

On the flights—and, as you can appreciate, we take a number of flights—the attitudes have improved immensely over the last number of years, and I just want to congratulate you and the management of Air Canada because I think there has been a very definite effort made in this regard; and believe you me, it has paid off, and the public notice it.

I have a series of questions and one specific problem that I want to get into a little bit with you.

My first question is: has the government or a Transport minister even made a commitment to Air Canada regarding partial privatization? Has there even been a minister say to you that if you can show a profitable operation over a period of time, he would consider privatization or partial privatization? Has that commitment ever been made to Air Canada?

[Traduction]

tué par cette équipe de gestionnaires. Je crois qu'ils exploitent une très bonne société aérienne et nous profitons des avantages de notre propriété à 84.6 pour cent, car il s'agit d'une entreprise rentable.

Le gouvernement a décidé que nous devrions nous défaire d'une partie ou de l'ensemble de nos intérêts dans cette société et est actuellement en train de déterminer comment cela se fera. Il s'agit d'une décision très complexe, car il existe deux transporteurs régionaux au Québec, Québecair et Nordair, ce dernier ayant aussi d'importants itinéraires en Ontario. Le transfert de propriété soulève donc un bon nombre de problèmes.

Tout ce dont je puis assurer le Comité c'est que le Ministre, ses fonctionnaires et les intéressés au niveau gouvernemental nous ont invités à participer au règlement de ce problème. Nous sommes au cœur des discussions: nous sommes consultés, mais il s'agit d'une question très complexe et je crois qu'il serait difficile, pour le moment, d'en prévoir le déroulement, étant donné la complexité des conséquences qui en résulteront.

Pour le moment, je ne crois pas que Nordair souffre de cette situation; ses activités se poursuivent normalement. Nordair fonctionne, elle grandit et ses activités vont très bien.

Le président: Merci, MM. Taylor et Harquail.

M. Harquail: Merci.

Le président: M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais simplement faire un commentaire qui appuiera peut-être ce que M. Taylor a dit au sujet de l'attitude des employés et du personnel d'Air Canada. Comme j'habite à Brampton, je me trouve très près de l'aéroport international de Toronto et mon comté compte sans doute le plus grand nombre d'employés d'Air Canada per capita.

Au cours des dernières années, j'ai observé que l'attitude des employés d'Air Canada a changé considérablement et ce, pour le mieux; je suis bien placé pour le savoir car je compte de nombreux amis personnels parmi eux. Les plaintes ont diminué, ne touchant plus qu'un très faible pourcentage, et il s'agit généralement d'un petit problème en particulier.

En ce qui concerne les vols—et, vous pourrez en juger, je prends souvent l'avion—, l'attitude des employés s'est beaucoup améliorée au cours des dernières années; je veux simplement vous féliciter, vous et la direction d'Air Canada, car je crois que beaucoup d'efforts ont été déployés en ce sens. Je me permet d'ajouter que ces efforts rapportent et que le public n'est pas indifférent à un tel changement.

J'ai une série de questions, ainsi qu'un problème en particulier, que j'aimerais aborder avec vous.

Voici la première question: le gouvernement ou le ministère des Transports se sont-ils déjà engagés à l'égard d'Air Canada en ce qui concerne une privatisation partielle? Est-ce qu'un Ministre vous a déjà dit que si vous vous révéliez une entreprise rentable au cours d'une certaine période de temps, il envisagerait la privatisation partielle ou entière? Est-ce que cela a déjà été dit à l'égard d'Air Canada?

[Text]

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. McDermid, first of all I would like to thank him very much for his comments concerning the Air Canada labour force and I appreciate that very much. I know they do and so does the management team.

• 1135

On the question of privatization, when I assumed the presidency of Air Canada five years ago next February, we obviously had a number of conversations about my own philosophy of management of the airline, what I thought it could do and should do, and I advanced the view then that I would very much like to see in time an opportunity for the employees to participate in Air Canada. It was suggested to me by the minister of that day, that one of the first things I would have to do would be to make sure that it was a good investment before I would ask anybody to participate in it, and that if I could ensure that it did become a good investment, that he would be willing to talk about it. Now he is no longer minister. It was suggested that what we needed was a five-year period in which to establish Air Canada as a good investment. I took that very much as one of the challenges that I would try to achieve, that at the end of that five-year period I would be back and would make my views known at that time.

Mr. McDermid: It will be five years next February. Are you planning on coming back next February to make your views known to whoever is minister then?

Mr. Taylor: Well, first of all, I was not successful in the first year that I was president in turning a profit. We were able to do it in the second year so I still have another year's grace after next year to get my five-year stream going.

Mr. McDermid: So that was the commitment, though, that, in fact, it was profitable over a five-year period then consideration would be given to partial privatization, whether it be, well, let us say, just to shares to staff?

Mr. Taylor: It certainly was not rejected as a view.

Mr. McDermid: Okay. Thank you.

The next thing I want to talk a little bit about, and since we have the expertise here, you talked about the re-equipping of planes and updating them. Again, living where I do, one of the problems is noise control. We hear all kinds of rumours that engines are going to be replaced to become quieter. You talked basically about fuel efficiency, and I understand the importance of that, but I wonder, in replacing the DC-8 engines, and hopefully the DC-9 engines because they are noisy little devils, too, will this in effect make it a quieter plane on the outside? I am not talking about the inside.

Mr. Taylor: Through the Chair, I will comment generally and I will ask Mr. Jeannot to comment specifically about that. It so happens that the airplanes with the power plants or engines that we are talking about that are more fuel efficient also have what is referred to as a smaller noise footprint on the outside of the airplane as well as in, and certainly the engines that we are talking about re-engining, the stretched 8s for

[Translation]

M. Taylor: Avec la permission du président, je vais vous répondre, monsieur McDermid, en commençant par vous remercier de vos remarques au sujet des employés d'Air Canada. Je vous en suis très reconnaissant, comme ils le sont sans doute aussi, tant le personnel que la direction.

En ce qui concerne la privatisation, lorsque j'ai assumé la présidence d'Air Canada, cela fera cinq ans en février prochain, nous avons évidemment eu un certain nombre de conversations au sujet de ma conception, de la gestion de la société, de ce que je pensais qu'elle pouvait et devait faire; à l'époque, j'avais affirmé que j'aimerais que les employés puissent éventuellement détenir des parts dans la société Air Canada. Le Ministre de l'époque m'a répondu que je devrais commencer par m'assurer que cela soit un bon investissement avant de demander à quiconque d'y participer; il ajouta que si je réussissais à en faire un bon investissement, il serait disposé à en discuter. Cette personne n'est plus ministre. On avait alors proposé une période de cinq ans évaluer la rentabilité d'Air Canada. Pour moi, il s'agissait là d'un défi et je prévoyais revenir à la fin de la période de cinq ans pour présenter à nouveau mon opinion.

M. McDermid: Cela fera cinq ans en février. Prévoyez-vous vous présenter devant le Ministre en février?

M. Taylor: Tout d'abord, je dois souligner que je n'ai pas réussi à réaliser un profit au cours de ma première année de mandat comme président d'Air Canada. Nous n'avons réussi à le faire qu'au cours de la deuxième année, de sorte qu'il me reste un an avant l'échéance du délai de cinq ans.

M. McDermid: Voilà donc l'engagement en question; si l'entreprise était rentable au cours d'une période de cinq ans, on pourrait envisager une privatisation partielle, peut-être uniquement sous forme de la participation des employés.

M. Taylor: Cette option n'était certes pas rejetée.

M. McDermid: D'accord. Merci.

Le second sujet que j'aimerais aborder, d'autant plus que nous sommes en présence d'experts, c'est le rééquipement et le renouvellement des aéronefs. Vous comprendrez, étant donné l'endroit où j'habite, que l'une de mes principales préoccupations est la lutte anti-bruit. Toutes sortes de rumeurs circulent au sujet du remplacement des moteurs, destinés à devenir plus silencieux. Vous avez surtout parlé du rendement sur le plan du combustible et j'en comprends l'importance, mais je me demande, lorsque vous remplacerez les moteurs des DC-8 et, espérons-le, des DC-9 qui sont aussi très bruyants est-ce que ces aéronefs deviendront plus silencieux pour ceux qui sont à l'extérieur? Je ne parle pas de l'intérieur.

M. Taylor: Avec la permission de M. le président, je ferai quelques commentaires généraux et je demanderai à M. Jeannot de préciser davantage. Les aéronefs équipés de moteurs moins «énergivores» sont aussi moins bruyants de l'extérieur, aussi bien que de l'intérieur; c'est évidemment à ce genre de moteur que nous songeons pour le renouvellement du DC-8 allongé pour chargement du fret par exemple, c'est-à-dire le

[Texte]

cargo for example, the CF-M-56 engine, one of the specific reasons for doing that is because we want to enable it to operate in the time frame in which regulations will not permit the present engines to operate because of noise. So, they are very much quieter and perhaps Mr. Jeannot will comment specifically on them.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: Through the Chair, there is not much to add in the sense that all the equipment will be meeting what is known as FDR-36 noise regulation. The DC-9 airplane is just about meeting that requirement today, and with some of the modifications that have been mentioned previously by the president in quieting the airplane both inside and also slightly outside will meet the regulations. All new important coming in are well within the noise regulations and the DC-8 engine with the CF-M-56 engine, in addition to providing substantial fuel savings in the order of at least 15 per cent, will meet all the noise regulations basically enforced as of 1985. So the fleet will totally be meeting the requirements.

Mr. McDermid: Through you, Mr. Chairman, to the president, I gather from what you say that with quieter equipment you may be asking for extended flying hours around Toronto International Airport.

Mr. Taylor: Through the Chair, I very much would like to but I am not sure I will have much success because of the people who live around Toronto Airport. Certainly one of the inhibiting factors in making an airline and an airplane more efficient is restriction on flying hours.

Mr. McDermid: There is great talk about a new terminal at Toronto International Airport. I gather that when the long-range planning is released in January we are going to see, as part of that plan, a new terminal in Toronto. I also understand that the planning is well under way. Has the Department of Transport spent any time with Air Canada in asking for advice as to what shape this terminal should take, what problems you have run into with both Terminal 1 and now Terminal 2 at Toronto International Airport? In fact, have they been knocking on your door for advice?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: In a general way, Mr. McDermid, we have been working with the Department of Transport through ATAC on whether or not Toronto needs a third terminal, so we are very much involved with them. I would ask Mr. Jeannot to comment in detail about the shape of it or the size of it.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: Through the Chair, the needs of the airline through ATAC are reviewed annually with the Ministry of Transport, more particularly those officials who are concerned with expansion of airports. The airlines then endeavour to forecast their needs over the time period and to discuss it with

[Traduction]

moteur CS-M-56. Une des raisons pour ce faire, c'est que nous voulons que cet aéronef puisse poursuivre ses activités lorsque la réglementation interdira les moteurs actuels, en raison du bruit. Les moteurs en question sont donc beaucoup plus silencieux; M. Jeannot voudra peut-être apporter des précisions à ce sujet.

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: Avec votre permission, monsieur le président, il n'y a pas grand chose à ajouter, en ce sens que tout le matériel respectera la réglementation relative au bruit que nous connaissons sous le nom de FDR-36. Les DC-9 respectent presque déjà ces exigences et, lorsqu'on aura apporté certaines des modifications mentionnées par le président en vue de rendre l'aéronef plus silencieux, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, cet aéronef respectera tous les règlements. Tout le nouveau matériel est bien en deçà des limites établies dans les réglementations sur le bruit; quant au moteur des DC-8, le CF-M-56, en plus d'économiser le combustible d'au moins 15 pour cent, il respectera les réglementations relatives au bruit qui entreront en vigueur en 1985. Ainsi, toute la flotte respectera les normes établies.

M. McDermid: Avec votre permission monsieur le président, je m'adresse au président d'Air Canada; j'en déduis que ce matériel plus silencieux pourrait vous amener à demander un allongement des heures de vol autour de l'aéroport international de Toronto.

M. Taylor: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais bien le faire, mais je ne suis pas certain des résultats, étant donné l'opposition des gens qui habitent près de l'aéroport de Toronto. Il est cependant évident que cette restriction sur les heures de vol est l'un des facteurs nuisant à la rentabilité d'une société aérienne et d'un aéronef.

M. McDermid: On parle beaucoup de construire une nouvelle aérogare à l'aéroport international de Toronto. J'imagine que lorsque les plans à long terme seront dévoilés en janvier, ces plans comprendront une nouvelle aérogare à Toronto. Il semble d'ailleurs que les plans soient déjà fort avancés. Est-ce que le ministère des Transports a consulté Air Canada pour obtenir son avis au sujet de la forme que devrait prendre cette aérogare, et au sujet des problèmes observés dans les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international de Toronto? En fait, j'aimerais savoir s'ils vous ont demandé votre avis?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: De façon générale, M. McDermid, nous avons travaillé en collaboration avec le ministère des Transports, par le biais d'ATAC, pour déterminer si Toronto a besoin d'une troisième aérogare; nous travaillons donc en étroite collaboration avec eux. J'aimerais demander à M. Jeannot de faire des commentaires plus détaillés au sujet de la forme ou de la taille d'une éventuelle aérogare.

Le président: M. Jeannot.

M. Jeannot: Si vous permettez, monsieur le président, les besoins de la société aérienne sont étudiés chaque année dans le cadre de l'ATAC, avec le ministère des Transports, plus particulièrement avec les fonctionnaires responsables de l'expansion des aéroports. Les sociétés aériennes tentent alors de

[Text]

the ministry in terms of what airports are under pressure and any need of improvements, both in terms of runway capacity and terminals themselves. Terminal 3, as it is known in Toronto, to my knowledge, the location still has some options that are being looked at. I believe the time frame is beyond 1985 at this point. Discussions have certainly been ongoing with the various airlines about the need; whether or not the terminal would be more of a short-haul nature or will also take some overflow. I think those are still being reviewed.

Mr. McDermid: All I am interested in is whether they are consulting with you on a regular basis on the new terminal. That is all. You hear complaints about the designs of various terminals. They did not consult us, they just threw this building at us and we have to adapt to what they give us. My concern is that they in fact spend a considerable amount of time with the airlines, especially with Air Canada, I would think, as it is the biggest user in Canada of terminal facilities.

Mr. Jeannot: Through the Chair, certainly there is increasing consultation, in my judgment, more than there might have been in the past, and it is done usually through a users' committee. Naturally, Air Canada is very much present in these larger Canadian airports as a major user and through the user committee specifications are placed. We are essentially concerned with influencing the functional nature of the building rather than whether it has murals on the walls.

Mr. McDermid: Yes, I appreciate that.

Mr. Jeannot: Functionally we are very much interested and we do put some very strong representations.

The Chairman: Three minutes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Yes, Mr. Chairman. I will ask to be placed on the second round for this afternoon because I want maybe to discuss some marketing and work with the various tourism ministries across Canada. I would at this time, however, like to make a plea to Mr. Taylor regarding a constituent of mine, who is a widow. She is in deep financial problems and blames them all on Air Canada.

• 1145

I have written to you, sir, in this regard. I wrote you on September 30; I received a reply one month later from a Mr. Vaughan who said just to leave it alone, the lawyers are talking. The lawyers have been talking since the Examination for Discovery at the end of February. This lady is in dire financial straits. She is losing her house because of loans in business and a deal with Venturex Ltd. It has been going on for a long period of time. I would appeal to you and to your staff to try to bring this thing to as rapid a conclusion as you can. Her name is Mrs. Lydia Messier. It has to do with Getaway Camping in my constituency. There is no question that it is open to discussion but I would ask that a large major

[Translation]

prévoir leurs besoins pour une certaine période de temps et discutent avec le Ministre des aéroports qui sont engorgés ou qui ont besoin d'améliorations, tant en termes de pistes que d'aérogares. En ce qui concerne la troisième aérogare de Toronto, je crois que l'on étudie encore diverses options quant à sa localisation. Pour le moment, rien n'est prévu avant 1985. Il y a certes eu des discussions avec les diverses sociétés aériennes au sujet des besoins observés, de la nature de l'aérogare, c'est-à-dire de cours ou longs parcours, de la possibilité qu'elle reçoive des passagers excédentaires; je crois que tous ces sujets sont toujours à l'étude.

M. McDermid: Tout ce que je veux savoir c'est s'ils vous consultent régulièrement au sujet de la nouvelle aérogare. Voilà tout ce que je veux savoir. On entend souvent des plaintes au sujet de la conception de diverses aérogares: Ils ne nous ont pas consultés, ils ont simplement construit cet immeuble et nous devons nous y adapter. Je me préoccupe surtout de savoir s'ils passent suffisamment de temps à consulter les sociétés aériennes, surtout Air Canada, étant donné que cette société constitue le principal utilisateur des aérogares du Canada.

M. Jeannot: Si vous permettez, monsieur le président, d'après moi, la consultation ne cesse de s'accroître, il y en a plus que jamais auparavant et cela se fait généralement par le biais d'un comité des utilisateurs. Naturellement, Air Canada est très présente dans les grands aéroports canadiens, étant un des principaux utilisateurs, et par le biais des comités d'utilisateurs, elle peut faire connaître ses désirs. En fait, nous nous préoccupons surtout de la nature fonctionnelle de l'immeuble, et non des murales qui en orneront les murs.

M. McDermid: Oui, j'en suis bien conscient.

M. Jeannot: Sur le plan fonctionnel, nous sommes très intéressés et nous sommes très bien représentés là où se prennent les décisions.

Le président: Il vous reste trois minutes, M. McDermid.

M. McDermid: Oui, monsieur le président, j'aimerais que mon nom soit porté sur la seconde liste, pour cet après-midi, car j'aimerais peut-être discuter de la commercialisation et du travail que l'on fait avec les ministères du tourisme à travers le Canada. Pour le moment, j'aimerais en appeler à M. Taylor pour l'une de mes commettantes, qui est veuve. Elle connaît d'importants problèmes financiers qu'elle impute tous à Air Canada.

Je vous ai déjà écrit à ce sujet. Plus précisément, je vous ai écrit le 30 septembre; un mois plus tard, j'ai reçu une réponse d'un certain M. Vaughan, qui m'a dit de laisser dormir les choses, que les avocats s'en occupaient. Les avocats s'en occupent depuis la prise de connaissance des documents à la fin de février. La dame en question connaît de graves difficultés financières. Elle est en train de perdre sa maison en raison de prêts contractés par une entreprise et d'une affaire avec Venturex Ltd. Les choses traînent depuis trop longtemps. J'aimerais vous inviter, vous et votre personnel, à régler la chose le plus rapidement possible. Il s'agit de M^{me} Lydia Messier et de Getaway Camping, qui font partie de ma circonscription élec-

[Texte]

company like Air Canada, rather than keeping this woman hanging on and every month going deeper and deeper into debt because of interest charges and that sort of thing, try get the matter cleared up as quickly as possible. I think it is very important that you do that. The reputation of Air Canada is excellent. I would like to see this very small, minor matter—I am talking probably in the \$50,000 to \$75,000 range—cleaned up as quickly as possible so as not to leave her hanging on the ropes.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the chair I would like to assure Mr. McDermid that I will personally review the file, and I will take note of the concerns that you have expressed and I will report back directly to you.

Mr. McDermid: I appreciate that very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Before going to our next questioner, might I point out to the committee that when Mr. Fisher finished his questioning I think it will be an appropriate time to break for lunch. We are coming back at 3:30 p.m. and I see no difficulty in having all members who wish to ask further questions accommodated this afternoon.

At this point I want to respond to the request made of Mr. Taylor by Mr. Mazankowski earlier for the tabling of Air Canada's five-year plan before this committee. I see some procedural difficulties with it. First of all, there is the propriety of Air Canada tabling a report to the committee before making it available to the shareholders. The second point is the question of whether or not it is indeed a report before it is presented to the shareholder, because between now and the time it is presented, it may go through several revisions. I see a difficulty relating to the position in which it places the corporation, and of fairness to the officers of the corporation.

I am also somewhat circumscribed by Beauchesne, Section 383, subsection (2), page 136 of the Fifth Edition which says;

If recommendations or reports of a Crown agency pursuant to statute are submitted to the Governor-in-Council and a Minister of the Crown is only the vehicle whereby the agency deals with the Governor-in-Council, then these documents should properly be asked for by way of an Address.

And that can be done, of course, under Standing Order 48.1.

So, with those few comments, Mr. Mazankowski, I am afraid that I will have to rule that your request is not in order, and that it would be incorrect for Air Canada to table that report with the committee.

Mr. Deniger: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a minute. Mr. Benjamin indicated a point of order first.

Mr. Benjamin: On a point of order, regarding what you mentioned about adjournment time, Mr. Chairman, will Mr. Fisher complete the first round?

[Traduction]

torale. La question n'est pas ouverte à la discussion, mais j'aimerais qu'une grande compagnie comme Air Canada agisse le plus rapidement possible, plutôt que de faire traîner les choses et d'amener cette femme à s'endetter de plus en plus à cause des taux d'intérêt élevés et d'autres choses du genre. Je crois qu'il est important que vous agissiez rapidement. La réputation d'Air Canada est excellente. J'aimerais que cette petite cause—qui ne dépassera probablement pas les \$50 000 à \$75 000—soit réglée le plus rapidement possible.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais assurer M. McDermid que je reverrai personnellement le dossier et que je tiendrai compte des préoccupations que vous avez exprimées. Je vous ferai rapport directement.

M. McDermid: Je vous en suis très reconnaissant. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Avant de passer à la question suivante, permettez-moi de souligner qu'il serait peut-être bon de lever l'assemblée pour le petit déjeuner lorsque M. Fisher aura terminé ses questions. Nous reviendrons à 15 h 30 et toutes les personnes qui désirent poser d'autres questions pourront le faire cet après-midi.

J'aimerais répondre à la requête de M. Mazankowski qui demandait à M. Taylor de déposer le plan quinquennal d'Air Canada devant le présent comité. J'y vois certains problèmes de procédure. Premièrement, il ne convient peut-être pas qu'Air Canada dépose un rapport devant ce comité avant de le présenter à ses actionnaires. Deuxièmement, il faut déterminer s'il s'agit effectivement d'un rapport si celui-ci n'a pas encore été présenté aux actionnaires, car d'ici à ce qu'il soit présenté, il pourrait être révisé à quelques reprises. Je vois aussi certaines difficultés liées à la position dans laquelle nous plaçons la société Air Canada et la situation dans laquelle se trouvent les représentants de cette société.

Je dois aussi tenir compte du paragraphe 383.2 de Beauchesne, où il est dit,

à la page 136 de la cinquième édition, que si les recommandations ou rapports d'une société de la Couronne relativement à une loi doivent être présentées au Gouverneur en Conseil et que le Ministre est le seul intermédiaire entre l'organisme et le gouverneur en conseil, alors ces documents doivent faire l'objet d'une demande spéciale.

Cela peut évidemment se faire en vertu de l'ordonnance générale 48.1.

En conséquence, monsieur Mazankowski, je crains que votre demande ne soit hors d'ordre et qu'Air Canada ne puisse présenter ce rapport devant le comité.

M. Deniger: Point d'ordre, monsieur le président.

Le président: Un instant. M. Benjamin a déjà signalé un point d'ordre.

M. Benjamin: Point d'ordre; en ce qui concerne le moment de l'ajournement de la séance, monsieur le président, est-ce que M. Fisher mettra fin au premier tour de table?

[Text]

The Chairman: Mr. Turner is still on the first round. We might go to that limit. Mr. Ellis and Mr. Reid were here and had their names on the list but did not get an opportunity to question because of other commitments. However, I understand they are coming back at 3.30 p.m. and I would go to them immediately, as well as to Mr. Forrestall, and then go to the second round.

Mr. Benjamin: Well, may I suggest, sir, we might suggest sitting until 12.30 p.m.?

• 1150

The Chairman: That is fine with me, if it is the wish of the committee.

Mr. Benjamin: Also, my colleague on the committee who is at another committee this morning will be here this afternoon. He will want to get in and a number of us want to get in on a second round, and I am worried that we will not get everything thrown at Mr. Taylor by 5.30 p.m. unless we sit this evening.

The Chairman: I am quite willing to sit until 6.00 p.m. or 6.30 p.m. if necessary, too. Mr. Deniger and then Mr. Mazankowski.

Mr. Deniger: On the request made by Mr. Mazankowski, a request I support—but I understand and agree with your ruling—does that imply that once the shareholder has been made aware of your plan and it has been approved by the board of directors, that this committee could then get possession of this report and have the President of Air Canada back so that we can explore it, or is this ruling . . . ? I am not too sure I understand the depth of your ruling, Mr. Chairman.

The Chairman: When it is presented to the minister, any member of this committee or any member of the House for that matter, could ask the minister to submit that report to the committee or to the House, which would be procedurally correct.

Then we could have that as a reference as I understand the Air Canada Act, and if it were the wish of the committee at that time, my understanding at this moment is that we could indeed invite Air Canada back to the committee. I am not sure when Air Canada will have that report ready. Of course, by the time it is ready, we may well have the 1980 annual report of Air Canada, so we would again have a reference; in any case, as I understand it we could follow that route, Mr. Deniger.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am somewhat troubled by your ruling. I am not questioning it. I recall that on previous occasions when we have had Air Canada before the committee, there was presented by Air Canada what was tantamount to a five-year plan or a five-year projection, I am not sure whether or not Mr. Taylor recalls; that, but it may be in a somewhat different form than a five-year capital plan. It was that kind of

[Translation]

Le président: M. Turner est toujours sur la liste. Nous pourrions aller jusque là. MM. Ellis et Reid étaient ici et se trouvaient sur la liste, mais ils n'ont pas eu l'occasion de poser des questions en raison d'autres engagements. Je crois cependant qu'ils reviendront pour 15 h 30 et alors, nous passerions immédiatement à eux, ainsi qu'à M. Forrestall, avant de passer au second tour.

M. Benjamin: Pourrais-je proposer que la séance ne soit pas levée avant 12 h 30?

Le président: Cela me convient si c'est ce que désire le comité.

M. Benjamin: En outre, mon collègue au comité qui participe à un autre comité ce matin sera ici cet après-midi. Il voudra prendre la parole ainsi qu'un certain nombre d'entre nous qui souhaiterions prendre aussi la parole de nouveau. Ce qui m'inquiète, par contre, c'est que nous n'aurons pas le temps de tout dire à M. Taylor avant 5 h 30 ce soir, à moins de poursuivre dans la soirée.

Le président: Je suis bien prêt moi aussi à rester jusqu'à 6 heures ou 6 h 30 si c'est nécessaire. A M. Deniger de prendre la parole et puis ce sera le tour de M. Mazankowski.

M. Deniger: A la demande de M. Mazankowski, demande que j'appuie—mais je comprends votre décision et je l'accepte—est-ce que cela veut dire qu'une fois que l'actionnaire aura pris connaissance de votre programme et qu'il aura été approuvé par le conseil de direction que le présent comité pourra alors entrer en possession du rapport et demander au président d'Air Canada de se présenter pour que nous puissions l'interroger là-dessus, ou est-ce que cette décision . . . ? Je ne suis pas certain de bien comprendre la portée de votre décision, monsieur le président.

Le président: Lorsque le rapport est présenté au Ministre, tout membre du présent comité ou tout membre de la Chambre des communes peut demander au Ministre de présenter le rapport au comité ou à la Chambre, ce qui serait conforme à la procédure.

Cela pourrait alors servir de point de référence si je comprends bien la Loi constituant Air Canada et si le comité le désirait à ce moment, et si je ne me trompe, il pourrait alors inviter Air Canada à prendre de nouveau la parole devant le comité. Je ne sais au juste quand le rapport d'Air Canada pourra être prêt. Bien entendu, au moment où il le sera, il se peut que nous ayons déjà en main le rapport annuel de 1980 de la société, ce qui nous servira également de point de référence. Si je ne me trompe, nous pourrions procéder de cette façon, monsieur Deniger.

A vous M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Votre décision me laisse un peu perplexe. Je ne le remets pas en question. Je me souviens qu'en certaines occasions lors de témoignages d'Air Canada devant le comité, cette société avait présenté ce qui était plus ou moins un programme quinquennal ou une prévision pour cinq ans, je ne suis pas sûr que M. Taylor s'en souvienne, mais c'est peut-être sous une forme un peu différente d'un programme quinquennal

[Texte]

information that I thought would be very helpful to the committee in terms of seeing what route Air Canada was embarking upon in terms of its generation of capital and growth projections and so on. It was really on the basis of that information that I thought, as a committee, it would be most helpful to us. Now, I am not sure whether or not Mr. Taylor wants to respond to that, but I think he will recall that on other occasions something similar to that was presented to the committee without any equivocation.

The Chairman: I do not know if Mr. Taylor would like to comment on that. I am prepared to allow him to if he wishes.

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. Mazankowski, I think it depends on what Mr. Mazankowski is referring to when he talks about a three- or five-year plan. I do not recall that we have ever tabled our three-year plan before the committee, but I stand to be corrected on that. The items Mr. Mazankowski is referring to such as growth, capital outlay and this kind of thing is really in the capital budget which is now in the process of being submitted to the shareholder and of discussion with the shareholder, and I would hope that we can follow the same processes that we have in the past and that we could get the shareholders' approval before the end of the year. That has happened in the last three or four years. I would be inclined to believe that what Mr. Mazankowski is referring to is really the capital budget, if it is capital outlays that he is referring to.

Mr. Benjamin: If it would be any help, I think we were dealing with Bill C-17 in 1977. We did get a five-year projection from Air Canada, but it was a statement of financial projections, financial statements. I do not think there was anything in it regarding projections for aircraft and operations and that sort of thing.

The Chairman: Mr. Taylor.

• 1155

Mr. Taylor: Through the chair, in 1977, at the time we were dealing with the Air Canada Act, we did produce, I think, because of the capitalization question of Air Canada, a five-year pro forma sort of balance sheet as well as the application of funds in support of our position with respect to the amount of capital we felt the company should be capitalized at.

The Chairman: Before this degenerates into a debate on the ruling, I want to make it clear that I have, in conjunction with the Clerk of the Committee, checked the procedure, and while I do not pretend, of course, to be a procedural expert, I am quite prepared to go beyond where we have gone this morning and discuss with the Minister of Transport the possibility of receiving that if it is the wish of the committee. I certainly would have no objection to that but at the moment I do not see our way clear, procedurally, to ask Mr. Taylor to do that on behalf of Air Canada and the shareholders.

Mr. Fisher, please.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, I am interested in the proposals for a STOL service between Toronto Island and Ottawa, and Montreal and

[Traduction]

d'immobilisations. C'est ce genre d'information qui me semblait devoir être très utile au comité pour savoir ce qu'Air Canada allait faire en ce qui concerne la constitution de capitaux et les prévisions de croissance et ainsi de suite. C'est réellement ce genre d'information qui me paraissait devoir être très utile au comité. Maintenant je ne sais pas si M. Taylor veut répondre à cela mais je pense qu'il se rappellera qu'en d'autres occasions des données semblables ont été présentées au comité sans susciter d'équivoque.

Le président: Je ne sais si M. Taylor a des commentaires à formuler là-dessus. S'il en a, je suis prêt à les entendre.

M. Taylor: Je répondrai ici à M. Mazankowski que je crois que cela dépend de ce qu'il entend lorsqu'il parle d'un plan triennal ou quinquennal. Je ne me rappelle pas que nous ayons jamais présenté un plan triennal au comité mais qu'on me corrige si je me trompe. Les points auxquels M. Mazankowski fait allusion, par exemple la croissance, les dépenses de capital et autres choses de ce genre, se trouvent en fait dans le budget des immobilisations qui doit être présenté incessamment aux actionnaires et étudié avec eux. J'espère que nous pourrions procéder comme par le passé et obtenir l'approbation des actionnaires avant la fin de l'année. C'est ce qui s'est passé les trois ou quatre dernières années. Je serais porté à croire que ce à quoi M. Mazankowski fait allusion, c'est en réalité le budget des immobilisations, s'il veut parler des dépenses de capital bien sûr.

M. Benjamin: Si cela peut aider, je crois qu'il était question du projet de Loi C-17 en 1977. Air Canada nous a en effet fourni des prévisions pour cinq ans, mais il s'agissait d'un état des prévisions financières, d'états financiers. Je ne crois pas qu'il y avait là-dedans des prévisions concernant les aéronefs et les opérations ou autres choses de ce genre.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: J'ajouterai ici qu'en 1977, au moment où il était question de la Loi constituant Air Canada, nous avons présenté, je crois, alors que la composition du capital de la société était à l'étude, un bilan type quelconque de cinq ans, de même qu'un état de l'utilisation des fonds pour appuyer ce que nous avançons concernant le degré de capitalisation que nous estimions préférable.

Le président: Avant que cela ne dégénère en un débat sur le règlement, je voudrais préciser qu'avec le greffier du Comité j'ai vérifié la procédure et, bien que je ne prétende pas, bien entendu, être un expert en la matière, je suis disposé à aller au-delà de ce que nous avons fait ce matin et à examiner avec le Ministre des Transports la possibilité d'accepter ça, si le Comité le désire. Je n'y vois aucune objection, mais pour l'instant, je ne vois pas clairement comment nous pouvions, en respectant la procédure, demander à M. Taylor de faire cela au nom d'Air Canada et de ses actionnaires.

M. Fisher, à vous la parole.

M. Fisher: Merci monsieur le président.

M. Taylor, les propositions concernant un service ADAC entre l'île de Toronto et Ottawa, ainsi qu'entre Montréal et

[Text]

Toronto, and I would very much appreciate any comments, any perspectives, that you can provide on that. I know that is now in the hands of the minister and that he has to make two or three decisions but I would like you to comment on it from the point of view that it is potential competition to your existing services, particularly between Toronto and Ottawa.

In reading the CTC report on it, I got the impression that the Toronto-Ottawa route would be the one that would be the most likely to succeed in the short term and I am wondering if I can get from you, at this point, some sense of your reaction to that potential competition. Is it, first of all, competition in your eyes? And secondly: if so, how serious is it?

Mr. Taylor: Mr. Fisher, I suppose to some extent, any service that has the potential of carrying your traffic is competition.

The question of the STOL service, I think, is one that was aired extensively at the hearing, and we were present at the hearing, and others, so all of the arguments have been presented about the viability of the vehicle that is currently available to do the job, the amount of investment that would be required for the infrastructure, the kind of tariffs that would be required in order to support the investment and I think most of them were suggesting that the tariffs would be higher than the present tariffs on CTOL airplanes; and I think our position at those hearings, by and large, was one of raising some questions about the credibility of the evidence that was being submitted in terms of the time frames.

We have not taken, I think, a dog-in-the-manger attitude about it at all; I think we just feel that the service is going to be a fairly expensive service to set up and operate because of the infrastructure and whether or not, in the light of the energy situation, it is appropriate to try and do that today. It is not that we want to stop the technology from developing; it is a question of whether or not it will add, in fact, to the total transportation network within this corridor.

Mr. Fisher: That concern, I believe, was reflected in the nature of the decision from the CTC, where they gave it a lukewarm reception. They seemed to say that it might be a good idea but that the evidence was not overwhelming.

I am interested now—and I do not mind if you get a dog-in-the-manger attitude; you are in business and I think this could be a competitor, and I would not object to those kinds of comments—but I am wondering, frankly: is this going to take very much business away from you if it is set up?

Mr. Taylor: I am going to ask Mr. Jeannot, who is fairly closely involved in the research and analysis of this, to comment on that question.

The Chairman: Mr. Jeannot.

[Translation]

Toronto, m'intéressent et j'aimerais beaucoup entendre vos commentaires, connaître votre point de vue sur cette question. Je sais qu'elle est maintenant entre les mains du Ministre et qu'il doit prendre deux ou trois décisions à ce sujet, mais j'aimerais connaître vos commentaires relativement à la possibilité de concurrence avec vos services existants, notamment entre Toronto et Ottawa.

En lisant le rapport de la CCT sur ce sujet, j'ai eu l'impression que l'itinéraire Toronto-Ottawa est celui qui aurait le plus de succès à court terme. À ce stade, j'aimerais savoir ce que vous pensez de cette concurrence éventuelle. Ma première question est la suivante: d'après vous, s'agit-il vraiment de concurrence? Et ma deuxième question: si oui, quelle est son importance?

M. Taylor: M. Fisher, je suppose que dans une certaine mesure il y a concurrence lorsqu'un service peut éventuellement accaparer votre clientèle.

La question du service ADAC, je pense, a été largement débattue lors d'une audience où nous étions présents, comme à bien d'autres. Aussi, tous les arguments qui ont été présentés relativement à la viabilité du véhicule actuellement disponible, au moment des investissements pour les infrastructures, au régime tarifaire nécessaire pour appuyer cet investissement, et je crois que la plupart des témoignages laissaient entendre que les tarifs seraient plus élevés que les tarifs ADAC habituels. Par ailleurs, notre position alors de ces audiences a généralement été de soulever certaines questions au sujet de la crédibilité des témoignages qui ont été présentés relativement aux échéances.

Nous n'avons pas donné, je crois, l'impression que ce domaine était une chasse gardée. Nous pensons plutôt que la mise sur pied et l'exploitation d'un tel service seront très coûteux à cause de l'infrastructure et nous doutons, étant donné la situation énergétique, qu'il soit approprié de se lancer dans une telle entreprise pour l'instant. Nous ne voulons pas freiner les progrès de la technologie, mais il faut se demander si oui ou non cela ajouterait quelque chose d'avantageux au réseau de transport en question.

M. Fisher: La décision de la CCT, qui manifestait peu d'enthousiasme, reflète en quelque sorte cette préoccupation. On a semblé dire que ce serait peut-être une bonne idée, mais que les témoignages donnés n'étaient pas vraiment concluants.

Ce qui m'intéresse maintenant—et il m'importe peu que vous considérez le domaine comme une chasse gardée. Vous êtes en affaire, je crois que vous auriez là un concurrent et je ne vois rien à redire à ce genre de commentaire—mais la question que je me pose, vraiment est: dans quelle mesure votre chiffre d'affaire sera-t-il vraiment touché si cette entreprise est lancée?

M. Taylor: Je demanderais à M. Jeannot de faire des commentaires car il a participé étroitement aux travaux de recherche et d'analyse sur cette question.

Le président: M. Jeannot, à vous la parole.

[Texte]

• 1200

Mr. Jeannot: Mr. Fisher, I think the Montreal-Toronto corridor more particularly is the highest travelled route that exists in Canada, but yet within the North American context it is about eleventh or twelfth in North-America. There is already on this route good competition from Nordair; CP Air has been present on the route with Air Canada and Quebecair has recently made application for it. VIA is trying to upgrade its service; it has just launched a VIA-1. The combination of all these factors is in a market which is relatively not growing very much; the short-haul intercity market is not one of good growth, particularly at times of difficult economic conditions.

The addition of STOL from the market point of view is essentially a sector of that traffic which is the downtown to downtown traffic. It represents probably something in the order of 10 to 15 per cent of the traffic, depending how one considers the downtown core to be, because a lot of people go from suburb to downtown of another city and vice versa. But even though this is still proportionately a small amount, all of those combined tend to increase a good deal the competition and the result of that is that each carrier is unable to mount as adequate a frequency as he may wish to.

The traveller between Montreal and Toronto essentially requires—and Ottawa-Toronto is very similar as a market—high frequency, so that a person can leave for a meeting without having to worry about a certain time, where meetings can finish earlier or later and the frequencies would be there.

I think as a marketing man my concern would be that as you increased the competition on these routes, each airline would only be able to offer a partial service and that can only be to the detriment, finally, of the consumer if he has to switch airlines continuously depending on what time of the day he might leave. But essentially, as the president has indicated, our posture during the STOL hearing was that it does require some investments to upgrade and create STOL airports and develop those, and I suppose within the industry we know very well that investments are not infinitely available and they eventually compete against some other investments, and if one decides to invest into STOL invariably some other upgrading in other areas may not take place.

Mr. Fisher: I would just like to follow up on one statement you made about diluting the frequency of service. Again, let us be specific in relation to STOL. Is it possible that if this service were set up Air Canada would be forced to reduce the number of flights it brings to Ottawa or to Montreal?

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: It may well have to. It depends whether some of these flights fall below load factors that become very uneconomical. We would need to preserve the viability of the route and our first thought would be to change gauge of the airplane; in other words, go to airplanes that are smaller, but the traffic loss may be such also as to cause us to re-look at the frequencies and to cut some of those back.

[Traduction]

M. Jeannot: M. Fisher, je crois que le corridor Montréal-Toronto en particulier est la route la plus fréquentée au Canada, mais dans le contexte nord américain, il ne vient qu'au onzième ou douzième rang. Cet itinéraire fait déjà l'objet d'une bonne concurrence de la part de Nordair; CP Air et Air Canada empruntent déjà cette voie, et Quebecair a récemment demandé d'y avoir accès. La société VIA tente toujours d'améliorer son service; elle vient de mettre en service un VIA-1. Cette combinaison de facteurs agit sur un marché dont le taux de croissance est relativement faible; le transport interurbain de courte distance affiche un taux de croissance médiocre en cette période de difficultés économiques.

Du point de vue du marché, l'ajout d'un service ADAC représente essentiellement un secteur donné de la circulation, soit les vols d'un centre-ville à un autre. Cela représente sans doute environ 10 ou 15 pour cent du trafic, selon ce qu'on entend par centre-ville, car bien des gens partent d'une banlieue vers le centre d'une autre ville, et vice versa. Même si ces personnes sont en fait peu nombreuses, une fois réunies, elles accroissent considérablement la concurrence et chaque transporteur se voit incapable d'assurer la fréquence de vols qu'il souhaite.

Une personne qui voyage entre Montréal et Toronto—et le trajet Ottawa-Toronto est un marché très semblable—doit pouvoir compter sur des vols fréquents, afin de pouvoir assister à des réunions sans se préoccuper de l'heure; les réunions peuvent finir plus tôt ou plus tard, elle est assurée d'un vol.

En tant qu'expert en marketing, je crains qu'à mesure que la concurrence s'accroît sur cet itinéraire, chaque compagnie aérienne ne se voit contrainte d'offrir un service restreint, ce qui en fin de compte serait au détriment des intérêts du consommateur, qui devra continuellement changer de compagnie aérienne selon l'heure à laquelle il se propose de prendre l'avion. Mais comme le président l'a mentionné, notre position durant l'audience ADAC a été de faire valoir qu'il fallait faire certains investissements pour aménager et améliorer les aéroports ADAC. Dans l'industrie, nous savons très bien qu'il n'est pas possible d'obtenir indéfiniment des investissements et que cela conduit inévitablement à la concurrence. Aussi, si l'on décidait d'investir dans le service ADAC, l'amélioration d'autres secteurs en souffrirait nécessairement.

M. Fisher: J'aimerais revenir sur une de vos déclarations au sujet de la diminution de la fréquence des vols. Encore une fois, je voudrais que nous soyons précis en ce qui concerne le Service ADAC. Est-ce possible que l'entrée en activité de ce service oblige Air Canada à réduire le nombre de ses vols vers Ottawa ou Montréal?

Le président: M. Jeannot.

M. Jeannot: Cela se peut fort bien, si certains des vols ne répondent plus aux critères d'occupation et deviennent peu rentables. Il nous faudrait préserver la viabilité de l'itinéraire; la première chose à laquelle nous songerions serait d'avoir recours à des avions plus petits, mais la perte de passagers pourrait nous forcer à réduire le nombre de vols.

[Text]

The Chairman: Mr. Taylor would like to elaborate a bit on that.

Mr. Taylor: Just to build on what Mr. Jeannot said, one of the problems that we have on a high density route like Montreal-Toronto or Toronto-Ottawa is that there is a lot of demand for the first three hours in the morning and a lot of demand the last three hours in the afternoon, and it is very difficult to operate a regular service during the midday, even though you reduce the size of the airplane.

Mr. Jeannot was saying that if there was a STOL service operating, then it would not be the two peak periods that would suffer, it would be the midday period that would suffer and the evening period that would suffer, where the STOL might just take enough of the market off to make it uneconomical for people like Nordeir or ourselves to operate in that midday period. Therefore, it would be reduced . . .

• 1205

The Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Okay, you are saying this might happen and it is a possibility. So I take it at this point there are just too many factors. You do not know whether that will actually happen if that service is set up.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: First of all, it will take some time to set the service up, because of the problem of the airports at all three points, whether or not those airports are really going to be downtown STOL airports or whether they will be operating from Uplands and Dorval or wherever they will be operating from. What the market is at that time—we are simply saying there are so many questions about it that we just could not throw our weight of support behind an urgent need for it.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you very much, Mr. Chairman and Mr. Taylor. I appreciate the opportunity to make this intervention. It will be, at this hour, a very narrow line.

Mr. Taylor, the government of the day has from time to time often referred to a Buy Canadian program, and more recently, in its energy concerns, has introduced a Canadianization program. It seems to me that Crown corporations reflect the attitudes of governments, and in this instance I sometimes wonder why they do not reflect it to a greater degree.

I come from that part of Canada which produces the nation's greatest wines, and the quality has been such that they have been winning world recognition to that effect. Why is it, Mr. Taylor, that we continue to experience so much difficulty in obtaining the service of Canadian wines on Air Canada? I will deal first with domestic flights.

An hon. Member: Not only that; they taste good, too.

Mr. Taylor: Mr. Reid, I share many of the thoughts you have expressed about Buy Canadian, and certainly we are very

[Translation]

Le président: Monsieur Taylor voudrait ajouter quelque chose à ce sujet.

M. Taylor: Pour appuyer ce que dit M. Jeannot, l'un des problèmes d'une route hautement fréquentée comme celle de Montréal-Toronto, ou Toronto-Ottawa, c'est que la demande est forte pour les trois premières heures de la matinée et les trois dernières heures de l'après-midi, mais qu'il est très difficile d'assurer un service régulier au milieu de la journée, même en ayant recours à des avions plus petits.

M. Jeannot disait que si un service ADAC était en activité ce ne serait pas les deux périodes de pointe qui en souffriraient, mais ce serait plutôt au milieu de la journée et en soirée que les difficultés se feraient sentir; en effet, le service ADAC prendrait, juste assez du marché pour qu'il ne soit plus rentable pour les compagnies comme Nordair ou la nôtre d'offrir un service au milieu de la journée. Par conséquent nos services seraient réduits . . .

Le président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: D'accord, vous dites que cela pourrait se produire, et c'est probable. Aussi j'admettrai qu'il existe trop de facteurs. Vous ne pouvez affirmer que, l'entrée en service d'ADAC aurait effectivement de telles conséquences.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: D'abord il faudra un certain temps pour établir le service à cause du problème des aéroports aux trois endroits, à savoir si ces aéroports ADAC seront réellement situés au centre-ville, ou s'ils seront exploités à partir d'Uplands et Dorval ou d'ailleurs; nous ne savons pas non plus ce que sera le marché à ce moment-là. Nous disons simplement que ce sujet soulève tellement de questions que nous ne pouvons tout simplement pas affirmer avec certitude qu'il existe un besoin urgent pour ce service.

Le président: Merci monsieur Fisher.

Monsieur Reid, à vous la parole.

M. Reid (St. Catharines): Merci beaucoup monsieur le président et monsieur Taylor. J'apprécie l'occasion qui m'est offerte de faire cette intervention. Étant donné l'heure, elle sera très brève.

Monsieur Taylor, le gouvernement actuel a souvent fait allusion au programme «Achetez canadien» et, plus récemment en raison de ses préoccupations au sujet de l'énergie, il a mis de l'avant un programme de «canadiennisation». Il me semble que les sociétés de la Couronne doivent refléter les positions du gouvernement et, dans le cas qui nous occupe, je me demande pourquoi elles ne le font pas davantage.

Je viens de cette région du Canada qui produit les grands vins du pays, dont la qualité est maintenant reconnue à l'échelle mondiale. Pourquoi alors, monsieur Taylor, est-il toujours si difficile d'obtenir que des vins canadiens soient servis sur les avions d'Air Canada? Je parlerai d'abord des vols intérieurs.

Une voix: Pas seulement ça, ils sont bons aussi.

M. Taylor: Monsieur Reid je partage nombre des opinions que vous avez exprimées en ce qui concerne le programme

[Texte]

dedicated to that. I even share some of the views that some of the Canadian wines today are quite palatable, quite good. We have spend great effort in trying to develop this, and I am going to ask Mr. Jeannot in a moment to comment on it in detail. I think we will be able to show you the extent to which we are going and the problems we face—because there are real problems.

I would also like to let you know it was three and a half years ago, when I was before this committee, that I first became aware of a wine called Inniskillen, by one of the members drawing this to my attention. We have worked very closely with the Inniskillen people over that three and a half year period, as well as with other Canadian wineries, both in the Niagara region and in British Columbia. I am going to ask Mr. Jeannot to take you through the effort we have gone to to try to accommodate the thrust of your line of questioning and some of the problems—and they are very real problems—we do have. It has nothing to do with the taste of the Canadian wine or the fact that we are prejudiced or biased against the Canadian wine. There are some real problems.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: We first introduced Canadian wines in a very modest fashion in 1970. Some of the initial problems we ran into were basically price. It was difficult to have prices which were in fact competitive with European wines, for some kinds. They were discontinued briefly after that, but by 1977 we had on board some B.C. wines and some Ontario wines. I believe the B.C. wine was Sommet Rouge, from Kelowna; and the Ontario was Moulin Blanc, Andrés. We did experience a number of problems association with bottles and the size required on the airplanes. The industry was not yet geared to particular requirements for in-flight, transportation in airplanes and sizes of bottles. When this committee, in fact as the president has indicated, pointed out that very excellent wine, Inniskillen, from Ontario—we have been making use of that wine very successfully and with good comments from our customers in first-class since June of 1980. Unfortunately, the wine, as you probably know, is in very big demand and the supplier cannot meet our demand at this point in time. We are very much looking forward to a greater quantity of that wine to be produced so that we can satisfy our own demand in proportion to what is being used today.

• 1210

In the totality of our flights, Canadian wines are still a fairly small proportion. We reckon we utilized about 500 cases this year, compared to about 18,000 in total. So it is very much still a small percentage, but as the quality is there, and some of the problems are resolved in supply, we very much look forward to—as the demand is picking up, and in fact, quite rightly, I think Canadians are discovering their own wines and coming to enjoy them more and more—then we very much look forward to the quantity to increase with the demand and the supply.

[Traduction]

«Achetez canadien» et il est certain que nous sommes très convaincus de ce principe. Je suis aussi d'accord pour dire que certains vins canadiens sont aujourd'hui très délectables, très bons. Nous avons déployé beaucoup d'efforts en ce sens et, dans un instant, je demanderai à M. Jeannot de faire des commentaires détaillés sur cette question. Je crois que nous serons en mesure de vous démontrer l'ampleur de nos efforts en ce sens et les problèmes auxquels nous sommes confrontés, car il existe de vrais problèmes.

J'aimerais aussi vous dire qu'il y a trois ans et demi, lorsque je me suis présenté devant le Comité, c'était la première fois que j'entendais parler d'un vin appelé Inniskillen en un des membres du Comité en ayant fait mention. Depuis cette époque, nous avons travaillé en étroite collaboration avec l'entreprise Inniskillen, de même qu'avec d'autres fabricants de vins canadiens de la région du Niagara et de la Colombie-Britannique. Je vais demander à M. Jeannot de vous parler de nos efforts afin de répondre à vos questions et aussi de vous exposer certains de nos problèmes, qui sont très réels. Ils n'ont rien à voir avec le goût du vin canadien ou des préjugés que nous aurions à l'égard de ces vins. Ce sont de véritables problèmes.

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: Nous avons d'abord introduit les vins canadiens sur une échelle très modeste en 1970. Parmi les problèmes initiaux, mentionnons celui du prix: il était très difficile d'établir des prix pouvant concurrencer ceux de certains vins européens. Nous avons interrompu la distribution pendant un court laps de temps après cela; en 1977, nous servions à nouveau des vins de la Colombie-Britannique et des vins de l'Ontario sur nos avions. Pour les vins de la Colombie-Britannique, il s'agissait du Sommet Rouge de Kelowna et pour l'Ontario, du Moulin Blanc et de l'Andrés. Nous avons en effet connu un certain nombre de problèmes liés aux bouteilles et au format requis pour la distribution dans les avions. L'industrie n'est pas encore en mesure de répondre aux exigences particulières relatives à la distribution au cours des vols intérieurs, aux transport en avion et au format des bouteilles. Comme l'a mentionné le président ce comité a souligné l'excellence du vin Inniskillen provenant de l'Ontario; depuis juin 1980, nous servons ce vin et nos clients de première classe l'ont très bien accueilli. Malheureusement, comme vous le savez sans doute, le vin est en très grande demande et le fournisseur ne peut satisfaire à nos commandes en ce moment. Nous espérons grandement une hausse de la production de ce vin afin que nous puissions continuer à nous approvisionner.

Sur l'ensemble de nos vols, la proportion de vins canadiens est relativement faible. Si je ne me trompe, nous en aurions utilisé environ 500 caisses cette année, sur un total de 18,000 caisses de vin. C'est donc encore un faible pourcentage, mais comme la qualité y est et que certains de nos problèmes d'approvisionnement seront sans doute réglés, nous espérons grandement—A mesure que la demande augmente et de fait, je crois que les Canadiens découvrent leurs propres vins et commencent à les apprécier de plus en plus—c'est pourquoi

[Text]

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, Mr. Taylor, through you to Mr. Jeannot, the comments made are the same comments that have been made from time to time very often in the past. I sort of decline to accept them any longer, and I start off with this: If there is a question of bottling, I am assured by the local wineries that if they have an opportunity to supply in any party, they will bottle in the form and design that Air Canada requires.

An hon. Member: We will make them in Brampton.

Mr. Reid (St. Catharines): They are prepared to make that comment to you, and so Air Canada can be specific with respect to its requirements and bottlings, and have done with that issue.

The second thing is, and just as the President of Air Canada points out, recently he has come in contact with Inniskillen. Inniskillen is a family cottage winery which is making an acceptable quality of wines, but it is not the only wine. There are others that make equally high-quality wines, and winning world recognition in that regard.

When I ride Air Canada and the stewardess comes down the corridor, I will not get a choice as to brand; I am usually asked, white or red, and that is all, and it is supplied accordingly. I recognize that Air Canada will not want to get into a whole list of wines, but it might have a variety of table wines which are being served, and certainly of the quality equivalent to that which is being served of an import nature. I just have a little difficulty getting over the resistance of Air Canada in serving that wine. If the indication is that quality is not up to standard, then why the trial of service on first-class; only first-class passengers can get Inniskillen wines on domestic flights. It is inconsistent and not the kind of approach that would create a demand of Canadian wines; rather, it would further the demand of import wines.

The Chairman: Mr. Taylor? The ball is back in your vineyard. Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: Well, through the chair, I think we still have, if I can believe our in-flight people, some difficulties in obtaining the right bottles, but we are certainly quite willing to work with the suppliers and be more specific in terms of the problems we face and how we can resolve them. The choice of wine is rather difficult. You will recognize the fact that galleys of airplanes provide rather small storage capabilities and we try to have on as many domestic flights as possible one Canadian wine as well as an imported version.

• 1215

The problem of storing multiple brands is just an impossibility, and we have to go in all our makeup of galleys with what happens to be popular with the customers through surveys we do periodically. The bar and the wine capabilities are, therefore, very small, but it is certainly one of our desires and attempts to have Canadian wines on all domestic flights.

[Translation]

nous prévoyons que la quantité s'accroîtra avec la demande et l'approvisionnement.

Le président: M. Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je vous ferai remarquer monsieur le président, monsieur Taylor et aussi monsieur Jeannot que ces commentaires ont déjà été entendus très souvent dans le passé. Je suis toutefois porté à refuser de les reconnaître à nouveau et je puis affirmer ceci: s'il s'agit d'une question d'embouteillage, les fabricants locaux m'ont assuré qu'ils seraient en mesure d'embouteiller le vin selon le format et la conception exigés par Air Canada, si cette société devenait cliente.

Une voix: Ce sera fait à Brampton.

M. Reid (St. Catharines): Ils sont prêts à faire cette déclaration devant vous et, par conséquent, Air Canada pourrait préciser ses exigences et le format de bouteilles requis afin qu'on en finisse avec cette question.

Mon deuxième point; le président d'Air Canada a souligné qu'il a récemment communiqué avec la Maison Inniskillen. Inniskillen est une entreprise familiale qui fabrique des vins qu'une qualité acceptable, mais ce ne sont pas les seuls vins. Il en existe d'autres qui sont d'aussi bonne qualité et qui, à ce titre, sont reconnus à l'échelle mondiale.

Lorsque je voyage par Air Canada, l'agent de bord ne m'offre généralement aucun choix de marque. On me demande habituellement si je désire du blanc ou du rouge et c'est tout. Et c'est ce que je reçois. J'admets qu'Air Canada ne veuille pas avoir à offrir toute une gamme de vins, mais on pourrait certes servir des vins de table canadiens dont la qualité est égale à celle des vins importés. Il m'est plutôt difficile d'accepter la réticence d'Air Canada à servir ces vins. Si la raison en est que la qualité ne respecte pas les normes, alors pourquoi tout ce procès autour du service de première classe; en effet, seuls les passagers de première classe peuvent obtenir des vins Inniskillen sur les vols intérieurs. C'est illogique et ce n'est certainement pas la meilleure façon de créer une demande pour les vins canadiens; cette attitude favoriserait plutôt la demande de vins importés.

Le président: M. Taylor? La balle vous est renvoyée. Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: Eh bien, je répondrai que selon le personnel affecté aux vols intérieurs, nous avons encore de la difficulté à obtenir le format de bouteille qui convient. Par ailleurs, nous sommes très certainement désireux de collaborer avec les fournisseurs et de préciser les problèmes auxquels nous faisons face et la manière de les résoudre. Le choix de vins est plutôt difficile. Vous admettez que dans les soutes des avions il y a peu de place pour l'entreposage nous avons tenté d'offrir à la fois un vin canadien et un vin importé sur le plus grand nombre de vols intérieurs possible.

Il est cependant tout à fait impossible d'entreposer plusieurs marques de vin et nous devons avoir dans nos soutes les vins jugés les plus populaires selon les sondages effectués périodiquement auprès des passagers. Les installations de bar et d'entreposage de vin sont donc assez réduites, mais nous

[Texte]

The Chairman: Mr. Reid, Mr. Taylor would like to elaborate further on your question, if you like.

Mr. Taylor: Following the 1977 appearance before this committee, I met with the then Minister of Agriculture and with the Canadian Wine Institute and representatives of all the Canadian wineries to discuss our problems with them. We have continued to have many of these same problems. A winery may say on first blush that, yes, they are willing to overcome the bottling requirement, and when we meet with them we find that there are real bottling problems in putting them in half bottles; the Inniskillen situation, which is in first class because they have the full bottles of Inniskillen.

In fact, there is another meeting I have just noticed from my notes which goes on continually with the Canadian wine people that is set up for December 3 when we will be meeting again all of the Canadian wineries to review the problems that we have both in terms of bottling and supply of the Canadian wines.

Another problem that we face is that when we put it on in 1971 and we increased the supply in 1977 we were asked specifically to price it at less than the other wines, which we did, but then we became subject to criticism that we, in fact, were attaching a stigma to it, that it was a lower valued wine and therefore not as good, so we should price it at the same price as the other wines. So, you know, we cannot kind of win, and this is why we have these meetings with the Canadian wine people on a periodic basis to try to overcome these problems.

There is another meeting set up which I guess is tomorrow with the Canadian wine producers. We find that there is a different position taken between the grape growers and the producers, because the producers understand our problems very well, and they are the ones that have to meet them, so there will be another meeting with the industry tomorrow again in which we will be trying to overcome the problems, because we want to buy Canadian, as I mentioned, as much as we can and, at the same time, we want to try to give our customers what they want.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Very quickly then, Mr. Chairman, first I would subscribe to the principle that if our Crown corporations carry or market wines and they can only market one kind of wine, then I would suggest that it should be a Canadian wine. Secondly, I recognize there may be some problems, but I do not think these are insurmountable. On the question of price, we see it on the shelves when we buy it on the market, and there should not be any problem whether it is a single price or a double price on the aircraft.

On foreign or other than domestic flights, I am told that you cannot get a Canadian wine on an Air Canada flight that flies

[Traduction]

souhaitons très certainement et nous tentons d'offrir des vins canadiens sur tous les vols intérieurs.

Le président: Monsieur Reid, M. Taylor aimerait ajouter quelques mots si vous le voulez bien.

M. Taylor: Suite à notre présence devant ce Comité en 1977, j'ai rencontré le ministre de l'Agriculture de l'époque et des membres de l'Institut canadien des vins, ainsi que des représentants de tous les fabricants de vins canadiens, afin d'étudier nos problèmes avec eux. Bon nombre de ces problèmes ont persisté. Un fabricant de vins peut dire à prime abord que bien sûr, il veut bien satisfaire les exigences en matière d'embouteillage, mais lorsque nous le rencontrons personnellement, nous constatons qu'il existe un réel problème d'embouteillage lorsqu'il s'agit de demi-bouteilles. Citons en exemple la situation des vins Inniskillen qui sont offerts en première classe, mais seulement en bouteilles grand format.

De fait, en consultant mes notes je constate que les discussions se poursuivent constamment avec les fabricants de vins canadiens et qu'une réunion est prévue pour décembre, où nous nous réunirons avec tous les fabricants de vins canadiens pour examiner les problèmes que nous éprouvons de part et d'autre en matière d'embouteillage et d'approvisionnement.

Un autre problème c'est que lorsque nous avons commencé à offrir les vins canadiens en 1971 et que nous en avons augmenté la distribution en 1977, on nous a expressément demandé de le vendre à un prix inférieur à ceux des autres vins. Nous avons consenti, mais avons ensuite fait l'objet de critiques voulant qu'on fasse mauvaise réputation à nos vins parce qu'étant moins coûteux ils devaient par conséquent être moins bons. Aussi, on nous a enjoint d'en demander le même prix que pour les autres vins. Vous savez, on ne gagne jamais, et c'est pourquoi nous avons régulièrement des réunions avec l'industrie du vin canadien pour tenter de surmonter ces problèmes.

Une autre réunion doit avoir lieu demain, je crois, avec les producteurs de vins canadiens. Nous avons constaté que les opinions diffèrent entre les groupes de viticulteurs et de producteurs parce que ces derniers saisissent très bien nos exigences et que ce sont eux qui doivent les satisfaire. Aussi y aura-t-il une autre réunion avec l'industrie demain, au cours de laquelle nous tenterons de résoudre les problèmes parce que, je le répète, nous voulons vendre des produits canadiens autant que possible. Mais nous voulons aussi donner satisfaction à nos clients.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je serai très bref monsieur le président. D'abord, si nos sociétés de la Couronne mettent en marché ou offrent un vin, mais ne peuvent offrir qu'un seul type de vin, je proposerais que ce soit des vins canadiens. En second lieu, je reconnais qu'il y a certains problèmes, mais je ne crois pas qu'ils soient insurmontables. Quant aux prix, nous les voyons affichés sur les tablettes lorsque nous allons au magasin et le fait qu'ils soient simples ou doubles dans les avions ne devrait pas poser de problèmes.

Pour ce qui est des vols extérieurs ou intérieurs, je me suis laissé dire qu'on ne peut absolument pas obtenir un vin cana-

[Text]

to Los Angeles at all. The options have not been extended to foreign flights. Flights of other carriers that fly offshore do not carry Canadian wines in competition with their own product, and I am suggesting to you, Mr. Taylor, that there should be a different policy on Air Canada flights outside of Canada. I will make one further comment so I will not delay the proceedings any further, and I appreciate the opportunity of participating in this intervention.

• 1220

The *En Route* magazine is a very favourably received magazine of Air Canada, and is often favoured with a forward by the president himself. These too are well received. Throughout that magazine, almost each time I have looked, I often see references to import wines, the high-quality wines from the different European fields. There may have been, but not once have I seen any favourable comment with respect to Canadian wines.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Reid, I am glad you mentioned the *En Route* magazine. I cannot recall the exact date, but I will get it for the record, but there was a feature story on Canadian wines, and specifically on Inniskillen.

Mr. Reid (St. Catharines): I am glad to be corrected on that if that is the case.

Mr. Taylor: I can give you the exact date later, but we did a feature story on Canadian wines, and specifically on Inniskillen.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, a point of clarification. Could I just ask a question following on what Mr. Reid said?

The Chairman: Yes.

Mr. McDermid: Do you say you used 18,000 cases of which only 500 were Canadian? Are those the figures, 18,000 cases of splits, the half bottles?

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: That is correct.

Mr. McDermid: Thank you.

The Chairman: Do you wish to comment on Mr. Reid's observation about flights outside of Canada not carrying Canadian wines at all?

Mr. Taylor: I will be glad to get back to him on that. I know there is a question of bonding involved, and this is an issue that again we will review when we meet with the industry. But I know there is a question of the wines having to be kept in bond. I cannot give him a more specific answer than that, but I will get back to Mr. Reid directly following the meeting that will take place this week with the Canadian wine industry.

Mr. Reid (St. Catharines): Mr. Chairman, I only make this one further comment. Very often Canadians come out on the short end of the stick with respect to bilateral agreements. It seems to me that the arrangements should be reciprocal. If you

[Translation]

dien sur un vol d'Air Canada à destination de Los Angeles. Le choix de vins n'a pas été étendu aux vols extérieurs. Les autres transporteurs qui se rendent à l'étranger n'offrent pas de vins canadiens concurremment avec leur propre produit. Je vous propose donc, monsieur Taylor, de modifier la politique d'Air Canada pour les vols à l'étranger. J'ai encore un autre commentaire. Aussi je ne retarderai pas davantage le débat. J'ai apprécié l'occasion qui m'est offerte de prendre part à ce débat.

Le magazine *En Route* d'Air Canada est très bien accueilli; d'ailleurs, le président lui-même signe souvent l'avant-propos. Cette initiative est également bien appréciée. Presque chaque fois que j'ai feuilleté ce magazine, j'ai souvent remarqué qu'on parlait des vins importés, des vins de qualité supérieure provenant de différentes régions d'Europe. Je n'ai jamais lu de commentaires en faveur des vins canadiens, mais peut-être y en a-t-il eu.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je suis content que M. Reid ait mentionné le magazine *En Route*. Dans un numéro de ce magazine, je ne peux me rappeler de la date exacte, mais je l'obtiendrai pour l'inscrire au procès-verbal, j'ai remarqué qu'il y avait un exposé sur les vins canadiens, en particulier sur les vins Inniskillen.

M. Reid (St. Catharines): Je suis content que vous m'ayez repris sur ce point, puisqu'on parle des vins canadiens.

M. Taylor: Je pourrais vous donner ultérieurement la date exacte de publication, mais il y a déjà eu un exposé sur les vins canadiens, et plus précisément sur les vins Inniskillen.

M. McDermid: Monsieur le président, j'aimerais obtenir une précision. Puis-je simplement poser une question pour faire suite à ce qu'a dit M. Reid?

Le président: Oui.

M. McDermid: Avez-vous utilisé 18 000 caisses, dont 500 étaient d'origine canadienne? Est-ce que ces chiffres sont exacts, 18 000 caisses de petites bouteilles, de demi bouteilles?

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: C'est exact.

M. McDermid: Merci.

Le président: Voulez-vous ajouter vos commentaires à l'observation de M. Reid sur les vols vers l'étranger où aucun vin canadien n'était offert?

M. Taylor: J'aimerais bien revenir sur ce point. Je sais qu'il y a un problème d'entreposage et nous aborderons de nouveau la question lorsque nous aurons une réunion avec les représentants de l'industrie. Je sais qu'il est question de garder les vins en entrepôt. Je ne peux être plus précis dans ma réponse, mais je reviendrai aux préoccupations de M. Reid immédiatement après la réunion qui aura lieu cette semaine avec les représentants de l'industrie des vins canadiens.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, je n'ajouterai qu'un seul commentaire. Très souvent les Canadiens sont défavorisés en ce qui concerne les accords bilatéraux. Il me semble que les arrangements pris devraient être réciproques. Si

[*Texte*]

have bonding problems, if you are crossing borders, it should work both ways, and I cannot see that as one of the reasons why it should reflect against our own carrier carrying Canadian products.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Taylor: Again, if I may, there are a lot of areas in which many things about transportation are not reciprocal, much to our regret.

The Chairman: Thank you very much to our witnesses and to the members of the committee. With that, we will adjourn until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our permanent reference relating to Air Canada, Annual Report, 1979 as contained in Section 17(7), Air Canada (1977) Act.

Again I welcome the witnesses. Our chief witness, of course, is Mr. C. I. Taylor, President and Chief Executive Officer of Air Canada. We are not going to go into long introductions since that was done this morning. I will proceed immediately to the continuation of questioning of the witnesses, beginning this afternoon with Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

Did the Christmas tree come in during recess?

The Chairman: Exactly. I stayed here and assiduously fertilized this small tree and that is the result.

Mr. Ellis: I could have a lot of fun with that Christmas tree in Air Canada, could I not? I do not think I will.

Mr. Benjamin: Government fertilizer.

Mr. Ellis: We should put it on the record that my colleague from the left in more ways than two is taking up my time with his superfluous comments.

Mr. Chairman, through you to the President of Air Canada, I have a whole long list of things I would like to go into and I am going to touch on a couple very briefly initially, and then maybe get a little more time on some of the others.

In the comments made by the president, he mentioned some surveys that have been done. I am aware of the survey that was done about six or seven weeks ago. Would the results of that survey—it was quite an extensive survey—be in yet? Is there a possibility that we might have a look at, say, the results of one such survey? I do not really want to see the whole works, but it seems to me the results of one such survey might be interesting.

Mr. Taylor: Through the chair, Mr. Ellis, these surveys are conducted twice a year and I believe the last one for which we have data compiled out of the computer is the one done in May. I would ask Mr. Jeannot to confirm that. The one that was done in September, I guess it would be September, will be available in another week or two, I guess. So the latest data

[*Traduction*]

vous avez des problèmes d'entreposage, si vous traversez des frontières, cela doit se faire dans les deux sens. Je ne peux pas croire que notre propre transporteur de produits canadiens ait à faire face à ce genre de problème.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Taylor: Encore une fois, à notre grand regret, si je puis dire, il existe un grand nombre de domaines dans lesquels les dispositions prises relativement au transport ne sont pas réciproques.

Le président: Merci beaucoup à tous nos témoins et aux membres du comité. La réunion est ajournée à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous devons résumer les commentaires qui ont été faits jusqu'ici sur le rapport annuel d'Air Canada pour 1979, dressé en vertu de l'article 17(7) de la Loi constituant Air Canada (1977).

Encore une fois, je souhaite la bienvenue aux témoins. Le principal témoin étant, bien sûr, M. C. I. Taylor, président-directeur général d'Air Canada. Nous n'allons pas nous éterniser sur de longues présentations puisqu'elles ont été faites ce matin. Nous allons donc immédiatement poursuivre l'audition des témoins, en commençant cet après-midi avec M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Est-ce que cet arbre de Noël a été apporté pendant la période de suspension de la séance?

Le président: C'est exact. Je suis resté ici et j'ai fertilisé assidûment ce petit arbre et voilà le résultat.

M. Ellis: Je pourrais beaucoup m'amuser avec cet arbre de Noël à Air Canada, n'est-ce pas? Je ne pense pas que je le ferais.

M. Benjamin: Des engrais du gouvernement.

M. Ellis: Nous devrions prendre note que mon collègue à gauche me fait prendre mon temps avec ces commentaires superflus.

Monsieur le président, je m'adresse ici au président d'Air Canada. Il y a de nombreux sujets dont j'aimerais parler et je vais m'arrêter brièvement sur certains pour commencer; je m'attarderai un peu plus longuement sur les autres sujets.

Dans ses commentaires, M. le président a mentionné que certaines enquêtes avaient été effectuées. Je suis au courant de l'enquête qui a été faite il y a environ six ou sept semaines. Les résultats de cette enquête (c'était d'ailleurs une enquête à grande portée) seraient-ils arrivés? Est-il possible, disons de jeter un coup d'œil, sur les conclusions d'une telle enquête? Je ne prétends pas examiner l'ensemble des travaux, mais il me semble que les conclusions pourraient être intéressantes.

M. Taylor: Ces enquêtes sont menées deux fois par année. Je crois que les derniers résultats que nous avons obtenus de l'ordinateur sont ceux de l'enquête du mois de mai. J'aimerais que M. Jeannot me le confirme. Les résultats de l'enquête qui a été menée en septembre, je pense que vous faites allusion à celle de septembre, seront disponibles dans une semaine ou

[Text]

one we have out of the computer is May. I think I will ask Mr. Jeannot to confirm that.

Mr. Jeannot: Through the chair, Mr. Ellis, yes, the last results that we have here is a May report. We do these types of surveys on a semi-continuous basis, although the data is aggregated two to three times a year and produced in a document. It covers sample sizes of significance; this one in particular for instance had 14,491 people interviewed, so it is quite substantial as a sample size and it covers people through 11 of our major stations. There is a whole series of questions being asked to test the reactions of customers to Air Canada's various features in the service.

• 1540

Mr. Ellis: Mr. Chairman, sorry to interrupt, but I really do not want to go into the details. I do not want to waste a lot of my time on that. I wonder if I could very briefly learn whether it would be possible at some point to see the results of the latest one just as a matter of interest—not very strong curiosity but just as a matter of interest. Also could someone tell us approximately what it costs Air Canada to do this kind of survey?

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: I really cannot put a number on the cost, although it is part of an on-going system. We have several systems which we utilize to measure ourselves and measure the reaction of our customers. They have been in existence now for a number of years. Once the process is set up and computer programs exist to analyse the situations, these are done as part of routine functions of our people. We have a number of quality analysts throughout the system who periodically are involved in surveys such as those which result either from in flight questionnaires or questionnaires on the ground. It forms an on-going function in the company.

Mr. Ellis: Maybe Mr. Chairman, someone might see if in the next little while they could come up with some idea of what it does cost. As I said it is not a major thing, but somewhere throughout the accounting of Air Canada someone must have some idea as to what this kind of survey costs. And the other question which I will put very briefly because I only want to spend a second or so on this, is can we have a look at one of the surveys as they are presented to Air Canada?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: On the question of cost, I would like to respond to Mr. Ellis through the Chair. As Mr. Jeannot said, we will table with the committee I suppose the kind of out-of-pocket cost of printing the paper and running the printing program. But it is a part of a broader quality control program which I consider certainly to be well worth the cost. Under it we have on-the-spot assessment of the quality of our service which we observe, and I think it is important for us to get customers' real reaction to that. I would certainly suggest to the commit-

[Translation]

deux, j'imagine. Donc les dernières données que nous avons obtenues de l'ordinateur sont celles de l'enquête de mai. Je pense que je vais demander à M. Jeannot de me le confirmer.

M. Jeannot: M. Ellis, les derniers résultats dont nous disposons sont ceux de l'enquête de mai. Ces enquêtes ont lieu de façon presque permanente, bien que les données soient additionnées deux ou trois fois par année et réunies sous la forme d'un rapport. Ce rapport porte sur des échantillons importants; par exemple, pour cette enquête en particulier, 14,491 personnes ont été interrogées. Il s'agit donc d'un échantillon considérable. Les personnes ont été choisies dans onze de nos principaux aéroports. Pour tester les réactions des clients aux divers services qu'offre Air Canada, une série de questions ont été posées.

M. Ellis: Monsieur le président, désolé d'interrompre la conversation, mais je ne désire pas vraiment aller dans les détails. Je n'ai pas l'intention de perdre mon temps sur ce sujet. Je me demande s'il serait possible jusqu'à un certain point de connaître les résultats de la dernière enquête simplement parce que je m'y intéresse (il ne s'agit pas d'une très vive curiosité, mais d'un simple intérêt). En outre, est-ce que quelqu'un pourrait nous dire ce qu'il en coûte approximativement à Air Canada pour effectuer ce genre d'enquête?

Le président: M. Jeannot.

M. Jeannot: Je ne peux pas vraiment citer de chiffres, bien que ces enquêtes soient permanentes. Plusieurs systèmes ont été établis pour nous permettre de nous évaluer et d'évaluer les réactions de nos clients. Ils sont utilisés depuis un certain nombre d'années. Une fois que les méthodes et les programmes informatiques ont été établis pour analyser la situation, ces enquêtes font partie du travail quotidien de nos employés. Dans notre compagnie, un certain nombre d'analystes de la qualité mènent périodiquement des enquêtes, telles que celles qui sont effectuées au moyen de questionnaires présentés en cours de vol ou au sol. Il s'agit de fonctions exercées de façon permanente au sein de la société.

M. Ellis: Peut-être, monsieur le président, quelqu'un pourrait-il nous dire au cours des prochaines minutes ce qu'il en coûte approximativement. Comme je l'ai dit, ce n'est pas très important, mais dans tout le système de comptabilité d'Air Canada, quelqu'un doit avoir une idée de ce que coûte ce genre d'enquête. La question suivante, pour laquelle je serai très bref, parce que je ne veux y consacrer que quelques secondes, est la suivante: peut-on jeter un coup d'œil à l'une des enquêtes présentées à Air Canada?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: En ce qui concerne la question du coût, j'aimerais répondre ici à M. Ellis. Comme l'a mentionné M. Jeannot, nous informerons le Comité, je suppose, des frais directs d'impression des documents, et d'administration du programme d'imprimerie. Mais cela ne forme qu'une partie du programme global de contrôle de la qualité dont le coût, j'en suis persuadé, est pleinement justifié. Dans le cadre de ce programme, nous effectuons des évaluations immédiates de la qualité de nos services et je crois qu'il est important pour nous

[Texte]

tee that it is well worth whatever it costs, and we will pay the cost.

Mr. Ellis: That is the point, Mr. Chairman. I am not questioning whether it is worth the cost or not. I am just wondering what the cost is that it is worth, which would seem to be a fairly straight-forward inquiry. Again I have not heard any comments on the possibility of this committee taking a look at the results of one of the surveys.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: If I may, Mr. Chairman, I would be prepared to discuss with the chairman how that would be done. As part of the question, we are comparing ourselves with other carriers. There is a certain amount of commercial intelligence in this but as I say, I would be quite prepared to discuss with the chairman how we can make this available.

Mr. Ellis: Due to the confidence in the chairman that would be quite satisfactory. I want now to digress to another area. Landing fees. What is the ratio of landing fees paid by Air Canada in Canada as opposed to those being paid in the United States and other European countries for example?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Ellis: Once again, if that information is not readily available, rather than take up all my time . . .

Mr. Taylor: It is here, I believe, Mr. Ellis, and I think we could come back to that perhaps in another few minutes.

Mr. Ellis: Fair enough. In the preliminary comments by the President, there is some mention made of deregulation and we know that Air Canada has intervened in a number of applications by other airlines. What is the situation right now vis-à-vis Air Canada and Nordair? Are there still applications being made by Nordair for further lines, and is Air Canada supporting or opposing those applications?

• 1545

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I believe there is one application currently before the commission by Nordair for a consolidation of certain of their licences; in other words, their carriers have various routes on various licences, had we have intervened in part of that application.

Mr. Ellis: To what degree and with what intent?

Mr. Taylor: With the intent, I suppose, of suggesting to the commission, or intervening with the commission on the basis that the necessity of the consolidation is not evident, that there are services being provided over the routes to which the consolidation of the licence applies, and questioning whether

[Traduction]

d'obtenir la véritable opinion des clients sur nos services. Je tiens à faire savoir au Comité que cela en vaut la peine et que nous y mettrons le prix.

M. Ellis: C'est justement là où je voulais en venir monsieur le président. Je ne me demande pas si cela en vaut la peine ou non. Je me demande simplement qu'on me précise le coût, ce qui semble une question assez directe. Encore une fois, personne ne m'a renseigné sur le fait que ce Comité pourrait avoir l'occasion de jeter un coup d'œil aux conclusions d'une des enquêtes.

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Je suis prêt à discuter avec le président des mesures que nous pourrions prendre à ce sujet. Pour répondre à une partie de la question, nous nous comparons à d'autres transporteurs. Cela fait partie d'une stratégie commerciale, mais, comme je l'ai déjà dit, je serais prêt à discuter avec le président des moyens que nous pourrions prendre pour mettre ces enquêtes à votre disposition.

M. Ellis: Étant donné la confiance que je porte au président, cela me semble bien satisfaisant. J'aimerais maintenant changer de sujet. Les frais d'atterrissage. Quelle est la proportion des frais d'atterrissage payée par Air Canada au Canada, comparativement à ceux qui sont payés aux États-Unis et dans les autres pays d'Europe?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Ellis: Encore une fois, si ces renseignements ne sont pas immédiatement disponibles, plutôt que de prendre tout mon temps . . .

M. Taylor: Nous les avons, je crois, M. Ellis, et je pense que nous pourrions peut-être revenir sur ce point dans les prochaines minutes.

M. Ellis: Cela me convient. Dans le préambule du président, il a été question d'une libération des règlements. Nous savons qu'Air Canada s'est opposée à un certain nombre de demandes présentées par d'autres sociétés aériennes. En ce qui concerne Air Canada et Nordair, quelle est la situation actuelle? Est-ce que Nordair continue à demander d'autres routes; et Air Canada appuie-t-elle ces demandes ou s'y oppose-t-elle?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Je crois que la Commission étudie actuellement une demande de Nordair concernant la fusion de certains de leurs permis; en d'autres mots, leurs transporteurs possèdent divers permis qui les autorisent à emprunter des routes variées. Ils ont présenté une demande visant à fusionner certains de leurs permis, et nous sommes intervenus en ce qui concerne une partie de leur demande.

M. Ellis: Dans quelle mesure et dans quel but?

M. Taylor: Dans le but, je suppose, d'intervenir auprès de la Commission ou de lui indiquer que la nécessité de la fusion des permis n'est pas évidente, que certains services sont offerts sur les trajets auxquels s'applique la fusion des permis, et pour lui demander s'il sera en fait avantageux pour le public de fusionner les permis; ce genre d'intervention est normale.

[Text]

there is, in fact, a public need for the consolidation of the licence, which is a standard form of intervention of that kind.

Mr. Ellis: So despite the fact that at present Air Canada still owns 85 per cent of Nordair, there are still signs of competition between the two?

Mr. Taylor: Very much so. We operate at what is termed an armslength relationship at the commercial level over the routes on which we both compete.

Mr. Ellis: Some time ago there was an application by Great Lakes, as I recall, for a Toronto-Ottawa run and there was an intervention then by Air Canada. As I recall, the matter was settled by Great Lakes having to stop in an intermediate spot between Toronto and Ottawa. Has Air Canada any thoughts of putting an intermediate stop between Toronto and Ottawa on any of its runs?

If not, if any other airline, be it very small such as Otonabee Airways or an intermediate carrier such as the Great Lakes or, in fact, even a larger intermediate carrier such as Nordair, were to make such an application to stop in at Canadian Forces Base Trenton, would there be an intervention by Air Canada?

Mr. Taylor: Mr. Ellis, I would have to qualify my answer on the basis that one would have to consider each application on its own merit. Generally speaking, our position is, on a route where there are now two or more carriers operating direct services and a third carrier applies depending on the market size, that we would question the necessity for the third carrier.

If there is an intermediate stop this is one way of meeting our intervention that a new non-stop service is not required. So if there was an application by a carrier over a route where an intermediate stop was being proposed, we would certainly treat it on its own merit, but we would look at it certainly differently than we would if it was a direct, non-stop competition.

Mr. Ellis: Is there any possibility that Air Canada might look at a service that stopped at an intermediate point between Toronto and Ottawa such as Trenton, where there is a Canadian Forces Base with probably better equipment than either terminal at either end?

Mr. Taylor: The likelihood of our applying to add Trenton to our Ottawa-Toronto licence I think, is quite remote.

Mr. Ellis: Fine. Mr. Chairman, I would like to move on now, if I could, to something that interests me quite a bit, and it gets into an area that I appreciate might be a bit delicate for the president. There has been a great deal written recently about the friction that is developing between the pilots of the various major airlines and the employees of CATCA. There have been some indications that various aircraft are arriving short of fuel which might be caused by extra delays on the ground. I know that I sat in a DC-9 on the end of 23-left for about forty minutes five weeks ago, when nothing else was coming or going. There is some discussion right now that the

[Translation]

M. Ellis: Donc, bien qu'Air Canada possède encore actuellement 85 pour cent des parts de la Nordair, il existe encore certaines traces de concurrence entre les deux sociétés?

M. Taylor: C'est le moins qu'on puisse dire. Sur le plan commercial, nous fonctionnons sans liens de dépendance en ce qui concerne des trajets pour lesquels nous nous faisons concurrence.

M. Ellis: Il y a quelque temps, Great Lakes, si je me souviens bien, a présenté une demande concernant un trajet Toronto-Ottawa et au sujet de laquelle Air Canada est intervenu. D'après mes souvenirs, la Great Lakes envisageait d'établir un point d'escale entre Toronto et Ottawa. Air Canada a-t-elle déjà pensé à établir un point d'escale entre Toronto et Ottawa sur l'un de ses trajets?

Sinon, si l'une des sociétés aériennes, qu'il s'agisse d'une petite société telle que Otonabee Airways ou d'une société intermédiaire telle que Great Lakes, ou même d'un transporteur d'envergure un peu plus grande telle que Nordair, se proposait de présenter une demande pour obtenir le droit de faire escale à la base des forces canadiennes de Trenton, Air Canada interviendrait-elle?

M. Taylor: Monsieur Ellis, ma réponse dépend du fait que nous devons étudier chaque demande en fonction de sa valeur. De façon générale, lorsqu'une route est desservie directement par deux transporteurs ou plus et qu'un troisième transporteur présente une demande, selon l'importance du marché, nous nous demandons habituellement s'il est nécessaire qu'un troisième transporteur vienne desservir cette route.

S'il existe un arrêt intermédiaire cela vient justifier le fait qu'un nouvel arrêt est inutile. Aussi, si un transporteur présente une demande proposant l'établissement d'un arrêt intermédiaire sur une route donnée, nous analyserions certainement le bien fondé de cette demande, mais nous l'envisagerions certainement d'une façon différente de ce que nous ferions s'il s'agissait d'une concurrence directe, pour un trajet sans escale.

M. Ellis: Est-il possible qu'Air Canada prenne en considération une proposition visant à établir une escale entre Toronto et Ottawa, par exemple à la base de Trenton, où les forces canadiennes disposent d'un équipement probablement supérieur à celui des aéroports d'Ottawa et de Toronto?

M. Taylor: Il est, je crois, fort peu probable que nous demandions d'ajouter une escale à Trenton sur notre route Ottawa-Toronto.

M. Ellis: Bon. Monsieur le président, j'aimerais maintenant poursuivre, si je le peux, sur un sujet pour lequel j'éprouve un vif intérêt, mais, je le comprends, qui pourrait mettre le président dans une situation assez délicate. Le conflit qui oppose les pilotes des principales lignes aériennes et les employés de l'ACCTA a fait couler beaucoup d'encre. Certaines rumeurs ont circulé selon lesquelles plusieurs avions risquent de manquer de carburant à cause de retards au sol. Je me souviens qu'il y a environ cinq semaines j'ai été assis dans un DC-9, à une extrémité de la 23^{ème} rangée, pendant environ 45 minutes au cours desquelles il n'y a eu aucun décollage ni

[Texte]

right to strike might be removed from CATCA. Would Air Canada support that move?

• 1550

Mr. Taylor: Mr. Ellis, through the Chair, you are quite right; it is a delicate question for a number of reasons. I would really not take a position on your latter question, Mr. Ellis, about withdrawing the right to strike from CATCA. Obviously there are two positions; one is, an essential monopoly service—which is what the air traffic control system is; it is an essential service operated as a monopoly—once it is done, there is no other alternative. As an airline operator, I would hope that the traffic controllers would never go on strike, but I recognize that there have to be mechanisms there to protect the interests of the employees and the employer.

Withdrawing the right to strike obviously has other implications for that union and the people who use their services, such as us. It would be inappropriate, I think, for me to comment in the present environment of where those negotiations are, being a user of the services which they provide, and I hope you will understand my taking that position.

The Chairman: Two minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I will only say that you do agree, I assume, Mr. President, that there is right now a growing animosity between the pilots and the air traffic controllers which is unfortunate. I, for one, rely on air traffic controllers a great deal and I know the very serious job they have, the difficult job they have, and it makes it extremely difficult.

Let me go on to one final question, and I have had to move quickly over some of these things.

Some time ago, in discussion of deregulation again, Air Canada was quoted as saying that they were very much afraid that they would lose something in the order of \$50 million if British Airways were allowed free access to the western Canadian market. I understand that British Airways have been allowed access to the western Canadian market. Does your fear still hold that in fact Air Canada will lose a considerable amount of money because of that granting of access?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Ellis, the \$50 million, I believe, was almost a direct quote from what the British carrier, British Airways, said that it would earn on the route if they came on it, which I think was some 23 million, so that converted is about, I guess, \$50 million; that is the revenue that they expect to earn on the route. Now there is no question but that their coming on the route is causing us to have to change our strategy in western Canada and we have. We knew that this was coming a couple of years ago, and it was one of the reasons why we felt that it was in our interest to buy the L-1011-500 because its being a smaller aircraft, enabled us to compete frequency-wise better with that airplane than against the 747.

[Traduction]

aucun atterrissage. La possibilité de supprimer le droit de grève aux employés de l'ACCTA fait actuellement l'objet de discussions. Air Canad appuierait-elle une telle mesure?

M. Taylor: M. Ellis, ce que vous dites est assez juste; c'est une question délicate pour plusieurs raisons. A vrai dire, je ne me prononcerai pas sur votre dernière question, monsieur Ellis, concernant la suppression du droit de grève aux employés de l'ACCTA. Évidemment, il existe deux solutions: la première, un service essentiel de type monopolistique, ce qu'est en fait le système de contrôle du trafic aérien. En effet, il s'agit d'un service essentiel exploité comme un monopole; une fois qu'il est mis sur pied, il n'y a pas d'autres solutions. En tant qu'administrateur d'une société aérienne, j'aimerais que les contrôleurs aériens ne fassent jamais de grève; mais je comprends qu'une certaine politique doit être appliquée pour protéger les intérêts des employés et de l'employeur.

Le fait de supprimer le droit de grève entraînerait obligatoirement d'autres effets pour le syndicat et pour les usagers de leurs services, comme nous par exemple. Étant donné l'état actuel des négociations et étant moi-même un usager des services qu'ils offrent, il ne m'est pas permis, je le pense, de faire des commentaires à ce sujet, et j'espère que vous comprenez mon attitude.

Le président: Deux minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je veux tout simplement dire, vous en conviendrez, je suppose, monsieur le président, qu'une animosité de plus en plus croissante s'installe actuellement entre les pilotes et les contrôleurs aériens, c'est ce que je déplore. Je dépends moi-même en grande partie des contrôleurs aériens et je comprends l'importance et la difficulté de leur travail, ce qui le rend si complexe.

Laissez-moi poser une dernière question. J'ai dû traiter certains de ces points de façon très expéditive.

Il y a quelque temps, au cours d'une discussion sur la dérèglementation encore une fois, Air Canada aurait dit qu'elle avait bien peur de perdre une somme pouvant se chiffrer à 50 millions de dollars si on accordait à la British Airways la liberté d'accès au marché canadien de l'Ouest. D'après ce que je comprends, on a permis à la British Airways d'accéder au marché canadien de l'Ouest. Craignez-vous encore qu'Air Canada perde des sommes considérables à cause de cette mesure?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: M. Ellis, ce chiffre de 50 millions de dollars dont vous parlez, à été tiré, je crois, directement des propos du transporteur britannique, la British Airways, selon lesquels cette société gagnerait cette somme en ayant accès à cette nouvelle route. En fait, je pense qu'il s'agissait de 23 millions de livres, ce qui donne je pense, une fois convertis, 50 millions de dollars; c'est le revenu que cette société espère tirer de cette route. Or il est évident que l'accès de cette société à la route de l'Ouest nous force à changer notre stratégie dans cette région du Canada, et c'est ce que nous faisons. Nous savons que cela se préparait depuis deux ans environ, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons cru qu'il était dans notre intérêt

[Text]

Our strategy, certainly in the first year of operation of that service by British Airways, is to compete and compete vigorously and try to minimize the loss to the extent that we can. Now, as some of the committee know, and I would advise the committee, we do have a form of pool or commercial agreement with British Airways which is currently in the process of being renegotiated. It is our position to try to minimize as much as we can the loss on that route in that fashion, and by being aggressive, and by having the L-1011-500 timed to come on the route at the same time they do.

Obviously, when a new carrier comes on, there will be losses to the Canadian carrier, to Air Canada in this case. We are just going to have to fight hard and try to minimize those losses in the first year.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Turner: No? Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I have a few questions arising out of the annual report. If the other members permit me, I wish to add my sincere welcome to the president Mr. Chairman, and thank him and his officials for being with us on this miserable wintery day.

There is an indication in the annual report that not all of your employees are covered by your various pension plans. Might I ask you, first how many pension plans are there basically and what groupings do they cover? Second what category of employees would not be covered by pension plans?

• 1555

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. Forrestall, all of our permanent employees are covered by pension plans. We have one pension fund, if you will, and plan, based in the United Kingdom; we have one based in the United States because of various differences in laws and regulations governing pension plans; we have a Canadian pension plan that covers all employees except the senior executives of the company, who are covered in a separate pension plan. So, in a sense, I guess there are four major pension plans, if you exclude the fact that in places like Japan Australia and where we hire nationals, we are a part of a national plan for those local people. But essentially, there is a U.S. plan, a United Kingdom plan and two Canadian plans.

Mr. Forrestall: Thank you. For senior executives, is it a contributory plan on the part of the senior executives, or is it a fully-funded plan by Air Canada itself?

Mr. Taylor: It is a non-contributory plan at the senior executive level.

[Translation]

d'acheter les L-1011-500 parce qu'il s'agit d'avions plus petits, qui peuvent nous permettre d'exercer une meilleure concurrence que ne l'aurait permis les 747, en augmentant la fréquence des vols.

Notre stratégie, au moins pour la première année de l'exploitation de ce service par la British Airways, consiste à exercer une vive concurrence et à essayer de minimiser la perte autant que nous le pouvons. A présent, comme plusieurs membres du Comité le savent, et je tiens à en informer tout le Comité, nous avons conclu avec la British Airways une forme d'accord commercial qui est actuellement en cours de renégociation. Nous avons l'intention de minimiser ainsi autant que possible la perte occasionnée, en faisant preuve de détermination et en lançant les L-1011, 500 sur la route en même temps que cette société commencera à exploiter ce service.

Évidemment, lorsqu'un nouveau transporteur s'implante, cela entraîne des pertes pour les transporteurs canadiens, en l'occurrence Air Canada. Il nous faut tout simplement travailler fort et essayer de minimiser les pertes au cours de la première année.

Le président: Merci M. Ellis.

M. Turner: Non? Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le rapport annuel m'amène à me poser quelques questions. Si les autres membres me le permettent, je désire moi aussi monsieur le président, souhaiter la bienvenue au Président d'Air Canada et le remercier ainsi que ses collègues d'être parmi nous en ce triste jour d'hiver.

Il est mentionné dans le rapport annuel que certains de vos employés ne bénéficient pas de vos divers régimes de retraite. En premier lieu, puis-je vous demander combien il existe de régime de retraite et quels groupes en bénéficient? En second lieu, quelle catégorie d'employés ne bénéficierait pas d'un régime de pension?

M. Taylor: M. Forrestall, tous nos employés permanents bénéficient d'un régime de retraite. Il existe un fond de pension, si vous voulez, et un régime, basé sur celui du Royaume-Uni. Nous en avons un autre qui est fondé sur celui des États-Unis, étant donné les différences qui existent au niveau des lois et des règlements qui régissent les régimes de retraite. Nous avons un régime de retraite canadien offert à tous les employés à l'exception des cadres supérieurs de la société qui bénéficient, eux, d'un régime distinct. Donc, je pense qu'en un sens il y a en fait quatre principaux régimes de retraite, si vous excluez le fait que dans des pays comme le Japon et l'Australie, où nous engageons leurs propres citoyens, nous contribuons en partie au régime de retraite national pour ces personnes. Mais, essentiellement, il y a un régime américain, un régime du Royaume-Uni et deux régimes canadiens.

M. Forrestall: Merci. Pour les cadres supérieurs, s'agit-il d'un régime auquel ces personnes doivent contribuer ou s'agit-il d'un régime entièrement financé par Air Canada?

M. Taylor: Il s'agit d'un régime auquel les cadres supérieurs ne contribuent pas.

[Texte]

Mr. Forrestall: It might be interesting to pursue that in light of the debate last night about the judges, but I will not; I was just curious about it. Can you tell me, the last time you did an evaluation, what the market value of the assets of your three funds was? Perhaps if you do not have the specific figures with respect to that, could you give me an indication of the degree to which they would be in excess of a liability?

Mr. Taylor: We have the figures. I think they are in a form which will answer your question, and I will ask Mr. St-Denis to answer you properly.

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. St-Denis: Yes, Mr. Forrestall, through the chair, I have aggregate figures here for all plans. Book values at the end of 1979 were \$617.2 million; market values, \$688.2 million.

Mr. Forrestall: In other words, it is fairly healthy, then, in your judgement.

Mr. St-Denis: Exactly.

Mr. Forrestall: You had as well in the annual report, Mr. Chairman, an item under the heading contingencies, item 13. I wonder if I might ask—I will put it generally so you can feel free to answer how ever you want to: What matters are outstanding with respect to lawsuits, at whatever stage, against the corporation?

Mr. Taylor: Mr. Forrestall, I do not have that in front of me. I will try and give it to you before the afternoon is out; if not, I will provide information which will try to answer your question.

Mr. Forrestall: You indicate, though, that it is the opinion of management that the final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the corporation. I am not sure that I clearly understand your judgements. There is nothing outstanding that could seriously impair your quest in continue operating; or so cut into your working capital, in other words, significantly change the balance or the results of the corporation significantly. What does the word "result" imply here?

Mr. Taylor: Through the chair, the financial position, or the results of the corporation for the year 1979, which is what this annual report is about. I would add, through the chair to Mr. Forrestall, that many of these claims, of course, are covered by the various insurance coverages we have. So, there is an assessment made of the outstanding claims each year against the probabilities of settlement at various levels and the coverages that exist, and it is as a result of that analysis that is made each year that we can make a statement such as you have under paragraph 13.

• 1600

Mr. Forrestall: Because inflation is always a difficult thing to build into financial reports, and what not, and because it does have the effect of somewhat distorting net worth, would you care to talk to us for a minute or two about the net worth of the corporation today and where you see it at the beginning

[Traduction]

M. Forrestall: Il serait intéressant de poursuivre la discussion à la lumière du débat d'hier soir sur les juges. Mais je ne le ferai pas. Il s'agissait d'une simple curiosité. Pouvez-vous me dire, lors de votre dernière évaluation, quelle était la valeur marchande des actifs de vos trois fonds? Si vous n'avez pas en tête les chiffres exacts, peut-être pourriez-vous m'indiquer dans quelle mesure ils dépasseraient le passif?

M. Taylor: Nous avons avec nous les chiffres. Je pense qu'ils sont présentés de façon à répondre à votre question et je demanderai à M. St-Denis d'y répondre comme il se doit.

Le président: M. St-Denis.

M. St-Denis: Oui, monsieur Forrestall, j'ai devant moi les totaux concernant tous les régimes de retraite. Les valeurs comptables à la fin de 1979 atteignaient 617,2 millions de dollars; les valeurs marchandes: 688,2 millions de dollars.

M. Forrestall: En d'autres termes, d'après vous, la situation est assez bonne.

M. St-Denis: C'est exact.

M. Forrestall: Dans le rapport annuel, monsieur le président, il était question d'un poste, sous la rubrique des imprévus, le poste n° 13. Je me demande si je devrais poser cette question, disons que je vais être assez vague, aussi vous pourriez vous sentir libre d'y répondre à votre gré: relativement aux poursuites intentées à un niveau ou à un autre contre la société, quelles sont les sommes à payer?

M. Taylor: M. Forrestall, je n'ai pas les chiffres avec moi. J'essaierai de les obtenir et de vous les communiquer avant la fin de l'après-midi. Sinon, j'essaierai de répondre à votre question en vous donnant les renseignements nécessaires.

M. Forrestall: Vous avez toutefois mentionné que la direction croyait que la détermination finale du montant de ces réclamations n'aurait aucun effet matériel sur la situation financière ou les résultats obtenus par la société. Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre raisonnement. Aucune des sommes à payer ne pourrait nuire beaucoup à la poursuite de l'exploitation de la société ou, en d'autres mots, ne pourrait amputer votre fonds de roulement de façon à modifier sensiblement le solde ou les résultats obtenus par la société. Que sous-entend ici le terme «résultat»?

M. Taylor: La situation financière, ou les résultats obtenus par la société pour l'année 1979, c'est ce sur quoi porte le rapport annuel. J'ajouterai, M. Forrestall, qu'une bonne partie de ces réclamations, bien sûr, sont remboursées par les diverses assurances que nous avons. Aussi, chaque année, nous évaluons les réclamations non réglées par rapport aux possibilités de règlement aux divers niveaux et aux assurances qui ont été prises, et c'est à la suite de cette analyse que nous pouvons dresser chaque année un relevé comme celui qui figure sous le poste 13.

M. Forrestall: Étant donné qu'il est toujours difficile de tenir compte de l'inflation dans des rapports financiers, et de quoi encore, et comme cela peut altérer en quelque sorte la valeur nette, pourriez-vous nous résumer en deux minutes ce qu'est environ la valeur nette de la société aujourd'hui et ce

[Text]

of your second five-year program, or say by the end of that second five-year program—because we hope you will be around that long?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: First of all, on the question of inflation and what some people refer to as inflation accounting, I am going to ask Mr. St-Denis to comment on how he views that, as our chief accounting officer, with respect to the present. Then I will, perhaps, make a comment relative to the last part of the question, Mr. Forrestall.

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. St-Denis: Mr. Forrestall, the impact of inflation is indeed considerable. I would like to refer you to page 23 of our 1979 annual report. It is a paragraph on the effects of inflation. Perhaps you would focus your attention on the numbers paragraph, approximately the fourth one, where we place the historical cost of our equipment and facilities at \$1.6 billion. Replacement cost data to acquire similar productive equipment would be \$2.9 billion. Obviously we would have then to restate the depreciation expense, which is essentially the allocation of such historical costs over the estimated technological life of the asset. The reapportion or allocation of the historical cost would be \$106 million, that is called depreciation expense, whereas using the replacement cost data it would be \$183 million, with an obvious impact on the income before tax, which would have been reduced in 1979 to only \$25.9 million.

The long and the short of it is that the fair market value of our aircraft, which are by accounting conventions stated at cost, would have been \$1.472 billion rather than \$611 million, so there is a substantial value built into the assets we have.

Mr. Forrestall: Would you care to apply that general rule to approximate the net worth of the corporation?

Mr. St-Denis: I am sorry, could you please repeat the question?

Mr. Forrestall: Using the same criteria that you have been discussing, would you care to give us an approximation of the net worth of the corporation today?

Mr. St-Denis: Using replacement cost data, I guess we would have to add approximately \$800 million to the equity base, which is today \$329 million for contributed capital or paid-in share, plus approximately \$170 million of retained earnings. I will do the adding quickly. Using 1979 figures, we had a shareholders' equity at book of \$457 million. Adding the plus value, or the market value—in other words, the excess of fair market value or realizable value of the aircraft over and above what we have in our books—we would have a market value of \$1.2 billion approximately.

• 1605

The Chairman: Mr. Forrestall.

[Translation]

que vous prévoyez qu'elle sera au début de votre deuxième programme quinquennal, ou disons, vers la fin de ce deuxième programme quinquennal, parce que nous espérons que vous occuperez toujours votre poste?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Tout d'abord, en ce qui concerne l'inflation et ce que certaines personnes appellent la comptabilité de l'inflation, je demanderai à M. St-Denis d'exprimer son opinion en tant que principal dirigeant du service de comptabilité en ce qui concerne la situation actuelle. Ensuite, je répondrai peut-être moi-même à la dernière partie de la question, monsieur Forrestall.

Le président: Monsieur St-Denis.

M. St-Denis: Monsieur Forrestall, les répercussions de l'inflation sont en effet considérables. J'aimerais que vous vous reportiez à la page 23 de notre rapport annuel de 1979. Ce paragraphe porte sur les effets de l'inflation. Peut-être pourriez-vous porter votre attention sur le quatrième paragraphe où le coût de notre matériel et de nos installations jusqu'à ce jour est évalué à \$1.6 milliard. Le coût de remplacement d'un matériel productif équivalait de \$2.9 milliards. Évidemment, il nous faudrait déterminer à nouveau les dépenses en amortissement, ce qui est en fait la répartition du coût de ces biens sur la durée prévue de leur utilisation. La répartition du coût de ces biens serait de \$106 millions. Il s'agit là des dépenses d'amortissement; avec les données sur le coût de remplacement, la somme obtenue serait de \$183 millions, ce qui aurait des répercussions sur le revenu avant déduction qui n'atteindrait plus, en 1979, que \$25.9 millions.

En résumé, la juste valeur marchande de nos appareils, qui sont, selon les conventions en matière de comptabilité, déclarés au prix coûtant, aurait été de \$1 472 milliard au lieu de \$611 millions, aussi cette valeur est-elle une partie importante de nos actifs.

M. Forrestall: Pourriez-vous en utilisant cette règle générale déterminer approximativement la valeur nette de la société.

M. St-Denis: Je regrette, pourriez-vous répéter la question?

M. Forrestall: A l'aide des mêmes critères dont vous venez de parler, pourriez-vous déterminer approximativement la valeur nette de la société aujourd'hui.

M. St-Denis: En utilisant les données sur les coûts de remplacement, je pense qu'il faudrait ajouter environ \$800 millions à la valeur comptable, qui est actuellement de \$329 millions pour le capital d'apport ou le capital-actions, plus environ \$170 millions pour les bénéfices non répartis. Je vais faire l'addition rapidement. En me servant des chiffres de 1979, l'avoir des actionnaires était de \$457 millions. Si l'on y ajoute la plus-value ou la valeur marchande (en d'autres termes, l'excédent de la juste valeur marchande ou de la valeur réalisable de nos appareils par rapport aux prévisions figurant dans nos livres) nous obtiendrions une valeur marchande approximative de \$1,2 milliard.

Le président: M. Forrestall.

[Texte]

Mr. Forrestall: I have some other questions that I will defer until such time as we have an opportunity to talk more directly with local Atlantic authorities, eastern Canadian authorities. They had to do with scheduling and I will just briefly mention them. They have to do with the absence of first class service—the business community continue to appreciate the added comfort and privacy of first class accommodations—and frequency of service—the timing of some of the flights leaves questions in the minds of the business community in Atlantic Canada. And connections. They are usually in these areas. I have indicated privately, Mr. Chairman, to the president that we will leave the detailed responses to another forum, but if the president could comment generally on first class frequency and better connection possibilities, I would appreciate it.

Those will be all of my questions for now.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through you to Mr. Forrestall. I have talked to Mr. Forrestall about this and I appreciate the fact that our vice-president for Atlantic Canada will be meeting with him and some of his colleagues to review some of their individual concerns.

On the question generally of frequency and connections, the frequency question is the one that I have tried to identify this morning. As more carriers are licensed to a route and as the market goes through the economic slackness that it is in at the present time, it is difficult to maintain high frequencies with larger aircraft, and therefore we have to use smaller aircraft and very often combine more than one station on a point to point route in order to maintain that frequency.

It is our policy, because it is simply more efficient in the use of energy and the airplanes, to operate nonstop flights. As Mr. Jeannot was saying this morning, it is our hope that we can develop Atlantic Canada points into central Canada and western Canada on a nonstop basis, because it is far more efficient in the use of fuel and far more acceptable to the passengers to do so. There is no question but that it is our desire to try to bring about the best balance we can between the need to serve a market totally and at the same time not operate flights right on top of our competition but try to find other periods of the day when we can operate them.

It is a fact of life that because, I guess, we are the larger carrier, and because the regional carriers and other carriers in a market find it more difficult than we do to alter their frequencies and timings owing to their limited numbers of aircraft, when changes are necessary the pressure is put on us to make the changes.

On the question of first class, this is one that I think we are going to have to watch very carefully. It was my view a few years ago, a couple or three years ago, that on flights of under about 70 minutes it was an inefficient way to use air transport

[Traduction]

M. Forrestall: J'aurais quelques autres questions à soumettre mais j'attendrai pour ce faire d'avoir eu l'occasion de discuter avec les dirigeants locaux de la région Atlantique, les dirigeants de l'Est du Canada. Ces questions se rapportent aux horaires et je les mentionne très brièvement. Il s'agit de l'absence d'un service de première classe—le milieu des affaires apprécie toujours le confort et l'intimité que procure un service de première classe—et de la fréquence des vols fréquents. Les hommes d'affaires se posent des questions au sujet de l'horaire de certains vols, du genre de correspondances qu'il faut effectuer dans ces régions. J'ai déjà dit personnellement au président que j'étais prêt à attendre une autre occasion pour obtenir des réponses détaillées mais j'apprécierais qu'il nous adresse quelques remarques de nature générale sur la possibilité d'obtenir plus régulièrement un service de première classe et de meilleures correspondances.

Ce sera tout pour le moment.

Le président: Merci, M. Forrestall. M. Taylor.

M. Taylor: Si vous le permettez, monsieur le président, je répondrais à M. Forrestall. J'ai déjà discuté avec M. Forrestall à ce sujet, je suis heureux de constater que notre vice-président pour la région de l'Atlantique le rencontrera ainsi que ses collègues afin de passer en revue les divers sujets qui les préoccupent.

Passons maintenant à la question de la fréquence des vols et à celle des correspondances. J'ai tenté ce matin d'éclaircir la question de la fréquence des vols. Comme le nombre de transporteurs ayant accès à un trajet augmente et que le marché souffre du ralentissement qui se fait sentir actuellement dans l'économie, il est difficile de maintenir un service fréquent avec les gros aéronefs. Nous devons donc utiliser des aéronefs plus petits et très souvent ajouter des arrêts sur un trajet afin de maintenir cette fréquence.

Nous avons comme politique de préférer les vols sans escale tout simplement parce qu'ils permettent une utilisation plus rationnelle du carburant et des aéronefs. Comme M. Jeannot le disait ce matin, nous espérons pouvoir établir des vols sans escale à partir de la région de l'Atlantique vers des points au centre du Canada parce que c'est là une façon beaucoup plus efficace d'utiliser le carburant et de servir nos passagers. Il ne fait aucune doute que nous voulons essayer d'établir le meilleur équilibre possible entre la nécessité de desservir un marché donné de façon complète et la nécessité d'éviter d'effectuer des vols sur des trajets déjà occupés par nos concurrents mais d'essayer plutôt d'occuper d'autres périodes de la journée.

Il faut constater que lorsque des changements s'imposent, on s'attend à ce que soit nous qui les fassions parce que nous sommes un transporteur plus important et qu'il est plus difficile pour les transporteurs régionaux et autres d'un même marché de modifier la fréquence de leurs vols ou leurs horaires à cause du nombre limité d'aéronefs dont ils disposent.

Quant à la question du service de première classe, c'est là un domaine qu'il nous faudra surveiller de près. J'étais d'avis il y a quelques années, deux ou trois ans peut-être, que pour les vols de moins de 70 minutes, offrir un service de première

[Text]

tation and fuel to provide first class seats on those aircraft that were operating by and large in those markets.

Now, we have 727s that are operating in some of those markets with first class seats, because the 727 also operates in larger markets, so we, as you know, moved to turn the DC-9s into a one-class airplane. Now the response we are getting by and large from the business market today, with the increasing fuel costs and the increasing fares, is that the business community will be using first-class capacity on the short haul and medium haul less than they did in the past. This is the reaction I am now getting from the people in the business community. So I guess I am sounding a little bit of a warning that we are likely to see less first class than more.

• 1610

On the very long-haul flights, as you know, we have developed on the Atlantic, and will be developing domestically in Canada, on the long haul, wide-body flights in particular a so-called business class which is in between first class and the so-called economy, which are the discount fares. We will be expanding that over time to try to give the traveller who is travelling at the full fare somewhat more value for his dollar than the person who is travelling at discount fares on the same airplane.

Mr. Forrestall: I have just two comments. I appreciate your discussion. It seems to me that nobody will be flying in four or five years unless they are flying on an expense account. I do not know how anybody can afford it anymore.

More seriously and just in closing I make the general observation that I hope you will be able to find a way in the corporation, and through whatever other authorities are required, to allow your employees to participate in the general shares of the corporation. I think it is a very excellent idea and a very worthwhile goal for the corporation. and if you put them on the market I might buy one or two.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Our next questioner is Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Thank you very much. Thank you for the opportunity, Mr. Chairman. I notice that the first paragraph said that it is gratifying to report that Air Canada earned \$55.4 million after taxes in 1979. My questions are aimed particularly at service to smaller communities which are possibly being left out of the service. What kind of responsibility does Air Canada feel they have to those kinds of communities? How much of a loss can be maintained on a service provided to a particular area before you withdraw the service because of costs? Do you have any basic formula which you can follow?

The Chairman: Mr. Taylor.

[Translation]

classe sur les aéronefs en service sur ces marchés constituait une façon peu efficace d'utiliser le transport aérien et le carburant.

Maintenant nous avons des 727 en service sur ces marchés et qui comportent une section de première classe, parce que le 727 peut également être utilisé sur des marchés plus importants. C'est pourquoi comme vous le savez, nous avons décidé de transformer nos DC-9 pour n'offrir sur ces derniers qu'une seule classe. Or la réaction que nous avons des milieux d'affaires c'est qu'en raison du coût du carburant et de l'augmentation des tarifs, on utilisera moins qu'on ne l'a fait par le passé les services de première classe sur les vols de courte et de moyenne durée. C'est ce que me disent maintenant les représentants du milieu des affaires. C'est donc un genre d'avertissement que je donne ici, soit que les services de première classe iront plutôt en diminuant qu'en augmentant.

Pour les vols de très longue durée nous avons, comme vous le savez, établi une classe dite d'hommes d'affaires pour nos vols au-dessus de l'Atlantique et nous espérons faire de même bientôt pour les vols de longue durée à l'intérieur du Canada avec nos gros avions. Cette classe se situe entre la première classe et la classe dite «économique» qui a un tarif réduit. Nous nous proposons avec le temps d'étendre ce service afin d'offrir aux voyageurs qui paient le plein tarif un meilleur service que celui qui est offert à la personne qui voyage à tarif réduit à bord du même avion.

M. Forrestall: J'aurais deux remarques à ce sujet. J'ai apprécié vos observations. Il me semble que d'ici quatre ou cinq ans seuls ceux qui ont un compte de dépenses pourront voyager par avion. Je ne sais pas comment quelqu'un peut s'offrir ce genre de voyage aujourd'hui.

Mais revenons aux choses sérieuses. Pour terminer je dirai de façon générale que j'espère que vous trouverez le moyen à l'intérieur de votre société et en faisant appel à toutes autres instances nécessaires, de permettre à vos employés d'acquiescer des actions dans votre société. Je crois que c'est là une excellente idée et un objectif très valable pour une société. Si vous les offrez sur le marché je pourrais même en acheter une ou deux.

Le président: Merci monsieur Forrestall. Notre prochain intervenant est M. Hovdebo.

M. Hovdebo: Merci beaucoup. Je vous remercie monsieur le président de l'occasion que vous me fournissez. Je remarque qu'il est dit dans le premier paragraphe «il nous fait plaisir de signaler qu'Air Canada a gagné 55.4 millions de dollars après impôt en 1979. Mes questions concernent particulièrement le service offert à des collectivités plus petites qui semblent laissées de côté. Quel genre de responsabilité la société Air Canada croit-elle avoir à l'égard de ces collectivités? Quel est le montant des pertes que vous êtes prêts à subir pour maintenir un service dans une région en particulier, avant de le retirer en raison des coûts? Avez-vous établi une formule de base que vous pouvez utiliser?

Le président: M. Taylor.

[Texte]

Mr. Taylor: Through the Chair, it becomes a matter of a very singular judgment in the company, I suppose, Mr. Hovdebo, and I would comment on two scales of that. On international services, unless there is a good probability of that international service becoming profitable within a reasonable time frame, and that could be two to three years, unless it had very long-term profitability, I would be inclined to say that if it is just a question of flying the flag to that point I would probably withdraw the service. That is on international services, and we have done that over the last two or three years to points such as Moscow, Prague, Vienna, Brussels, and Shannon, Ireland, on passenger service. We are still servicing Shannon on cargo. So on the international level unless it does have the probability of being profitable, I would take a very hard look at it.

At the domestic level we have not withdrawn any services domestically to any points in Canada because they are "unprofitable". In fact, the only points in Canada that I can think of where we have withdrawn from in recent years have been by and large to enable the competition to operate more effectively at a lower level of service: for example, Lethbridge-Calgary where they were being served with Twin Otters at the time. We withdrew from Bagotville, Quebec in order to enable the regional carrier. Because the market was not large enough for the two of us to survive on, we were encouraged to allow the regional carrier to have the route. So we have not withdrawn services from domestic points for reasons of profit, they have been for reasons of allowing smaller carriers to survive.

• 1615

Mr. Hovdebo: I am being a little more specific here. My home constituency is Prince Albert, and for many years Prince Albert has been attempting to get in on some time of east-west service. On a couple of occasions Air Canada has considered it. In each case they have backed out. Also, on a couple of occasions other lines have tried it from Winnipeg to Prince Albert and on to either Edmonton or Calgary, but doing it out of the transcontinental operation where you change planes, or where you are limited to local traffic, they have always dropped it. Is there any kind of consideration possible for putting a place like Prince Albert as a stop on a cross-country flight instead of, for instance, Regina or Saskatoon? I say Regina because of my friends.

Mr. Taylor: I suppose we would take one of the flights off Regina and put it on Prince Albert, and then I would have another problem of course.

The Chairman: Not from the Chair.

Mr. Taylor: Mr. Hovdebo, we have looked at Prince Albert over the years. I guess the last time we looked at Prince Albert, or were encouraged to look at it, was just prior to the merger of Transair and PWA. Once the Transair-PWA merger had been consummated and their routes had been developed, certainly we were encouraged and it was certainly the general understanding, I think, of policy that new second-

[Traduction]

M. Taylor: Avec votre permission monsieur le président, je dirai à M. Hovdebo que cette question fait l'objet de préoccupations très particulières au sein de notre société. Je vous répondrai selon deux barèmes. Pour ce qui est des services internationaux, à moins qu'il y ait de fortes probabilités que ce service international devienne rentable dans un délai raisonnable, et cela pourrait signifier deux à trois ans à moins qu'il ne possède une rentabilité à très long terme, je dirais que si ce n'est qu'une question d'assurer notre présence à cet endroit, je serais porté à interrompre ce service. Cela pour les services internationaux, et c'est d'ailleurs ce que nous avons fait au cours des deux ou trois dernières années pour des destinations telles que Moscou, Prague, Vienne, Bruxelles et Shannon en Irlande pour le service aux passagers. Nous avons maintenu Shannon pour les marchandises. Ainsi donc, au niveau international, à moins qu'un service ne semble devoir être très rentable, j'y songerais très sérieusement.

A l'échelle du pays, nous n'avons supprimé aucun service en quelque point que ce soit du Canada en raison de sa «non rentabilité». En fait, en autant que je me souvienne, les seuls services que nous avons interrompus à l'intérieur du Canada au cours des dernières années l'ont été afin de permettre à nos concurrents de fonctionner de façon plus efficace à un niveau de service inférieur, par exemple, Lethbridge-Calgary où l'on utilisait à ce moment les Twin Otters. Nous nous sommes retirés de Bagotville afin de laisser une chance au transporteur régional pour qui le marché n'était pas suffisamment important pour lui permettre de survivre tous les deux. On nous a incité à laisser le trajet au transporteur régional. Nous n'avons jamais interrompu le service vers des destinations intérieures pour des motifs de rentabilité, mais toujours pour permettre aux plus petits transporteurs de survivre.

M. Hovdebo: Je préciserai un peu plus ici. Ma circonscription de Prince Albert essaie depuis plusieurs années d'avoir accès à un service est-ouest. A quelques occasions Air Canada y a songé. Chaque fois elle a renoncé. Il est également arrivé à quelques reprises que d'autres lignes essaient d'offrir un service de Winnipeg à Prince Albert pour continuer jusqu'à Edmonton ou Calgary, mais toujours en fonction de trajets transcontinentaux où il fallait changer d'avion ou encore être limité à la circulation locale, et de toute façon elles ont également laissé tomber. N'y aurait-il pas possibilité d'inscrire Prince Albert sur un trajet transcontinental plutôt que par exemple Regina ou Saskatchewan? Je mentionne Regina à cause de mes amis.

M. Taylor: Je suppose que nous pourrions enlever un vol à Regina pour le donner à Prince Albert mais alors je ferais face à une autre sorte de problème.

Le président: Pas de la part du Président.

M. Taylor: M. Hovdebo, nous songeons à Prince Albert depuis plusieurs années. Je crois que la dernière fois nous y avons songé ou que nous avons été incités à le faire juste avant la fusion de Transair et de PWA. Une fois cette fusion accomplie et les trajets déterminés, nous avons certainement cru, et nous n'étions pas les seuls je pense, nous avons certainement cru, et nous n'étions pas les seuls je pense, que de

[Text]

any points within western Canada would be developed by the regional carriers or the local service carriers. As you know, sir, there is another carrier that serves that area of northern Saskatchewan and which has an interest in those markets.

The difficulty in putting additional points such as Prince Albert, and with the market size Prince Albert has, on a frequency, say, from west of Prince Albert to the east of Prince Albert to wherever, simply means that it inhibits the carrier to do more of the so-called non-stop flying which is what the customers want and which the smallest type of aircraft we are flying is designed to do and the smallest aircraft we are flying is the DC-9. With all due respect to the people in Prince Albert, the market size there, on every market survey we have looked at, that PWA and everybody else has looked at, obviously warrants a smaller aircraft than a 100-passenger aircraft to operate the route.

Mr. Hovdebo: Unless you are going on a through service from Toronto to Vancouver and stopping at Prince Albert instead of Saskatoon.

Mr. Taylor: Yes, and as we look at that in the long term it is our hope that we will be able to upgrade that service to aircraft like the 767 going from Winnipeg to Edmonton to Vancouver, or the 727. In other words, with the regional carrier growing underneath us, the DC-9 aircraft, our 100-passenger aircraft, in a sense has a limited market life in those markets because we will want to upgrade it to the 727 and then the 727 is just far too large an aircraft to do routes such as Prince Albert.

Mr. Hovdebo: Do you know the Prince Albert airport at all? Is it able to handle jets at the DC-9 level?

Mr. Taylor: My understanding at the last time I looked at it, and I would ask Mr. Jeannot whether or not he has any more recent information, is that the Prince Albert airport could handle DC-9s under what we call limited payload conditions. I stand to be corrected because I am not familiar with what might have been done on the airport in the last 12 or 18 months, but I could handle them under limited payload. By that we mean that the runway is of such a length that you could not take off with a full payload. You would have to restrict the passenger load on the airplane.

• 1620

The Chairman: Mr. Jeannot, do you wish to . . .

Mr. Jeannot: I have no additional information, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: I think that is probably correct. It is somewhat along the information that I had. I suppose one of the reasons why Prince Albert always gets left out is a question of which comes first, the air route or the airport that can handle the planes that would make it profitable to land there.

[Translation]

nouveaux points secondaires seraient desservis dans l'ouest du Canada par les transporteurs régionaux ou les transporteurs locaux. Comme vous le savez, monsieur, il existe un autre transporteur qui dessert cette région du nord de la Saskatchewan et qui s'intéresse à ces marchés.

La difficulté, pour ce qui a trait à des escales comme Prince Albert et avec la taille du marché qui s'y trouve, sur un vol régulier disons par exemple de l'ouest de Prince Albert à l'est de Prince Albert, disons Edmonton à Prince Albert ou quelque endroit que ce soit, réside tout simplement dans le fait qu'elles empêchent le transporteur d'effectuer plus de vols sans escale, qui sont ceux que préfèrent les clients et ce pour quoi sont conçus les petits aéronefs que nous utilisons. Et notre plus petit avion est le DC-9. Sans vouloir offenser les habitants de Prince Albert, il ressort de toutes les études de marché que nous avons examinées, que PWA et toutes les autres compagnies ont examinées, que la taille du marché à cet endroit ne justifie que l'utilisation d'une capacité de cent passagers.

M. Hovdebo: A moins qu'il ne s'agisse d'un service allant de Toronto à Vancouver et faisant escale à Prince Albert plutôt qu'à Saskatoon.

M. Taylor: Oui, et si nous considérons les perspectives à long terme, nous espérons pouvoir améliorer ce service en ajoutant une escale à Prince Albert sur des trajets comme Winnipeg à Edmonton et à Vancouver avec des 767 ou des 727. En d'autres mots, avec la croissance d'un transporteur régional, le DC-9, notre avion à 100 passagers, aurait une durée limitée sur ces marchés parce que nous voulons les remplacer éventuellement par des 727 et que ces derniers sont tout simplement trop grands pour des trajets comme Prince Albert.

M. Hovdebo: Connaissez-vous l'aéroport de Prince Albert? Peut-il recevoir des réactés comme le DC-9?

M. Taylor: Je crois, selon les informations les plus récentes dont je dispose, et je demanderais à M. Jeannot s'il en a de plus récentes, c'est que l'aéroport de Prince Albert peut recevoir des DC-9 dans ce que nous appelons des conditions de charge limitée. Vous pourrez me corriger si je me trompe car je ne suis pas tellement au courant de ce qui a pu se passer à cet aéroport au cours des douze ou dix-huit derniers mois. Je sais toutefois que les DC-9 peuvent y atterrir selon des conditions de charge limitée. Ce que nous voulons dire par là, c'est que la piste n'est pas suffisamment longue pour permettre le décollage avec une charge complète. Il faudrait limiter le nombre de passagers sur cet avion.

Le président: M. Jeannot, désirez-vous . . .

M. Jeannot: Je n'ai plus rien à ajouter monsieur le président.

Le président: M. Hovdebo.

M. Hovdebo: Je crois que cela est exact. Cela correspond aux renseignements que j'avais obtenus. Je suppose que l'une des raisons pour lesquelles Prince-Albert est toujours laissée de côté tient à la question de savoir lequel doit passer en premier, le trajet aérien ou l'aéroport susceptible d'accueillir les avions qui rendraient une telle escale rentable.

[Texte]

I think I only have one more question on that particular area. What is the procedure necessary to have Air Canada, or another carrier, look at stopping in a place like Prince Albert?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I guess the procedure is for the community to try to interest carriers in the market, to work with the carriers to try to convince them that the market is there. Then, of course, the carrier, if the point is not on his licence, would simply have to make application to the CTC to have that point added to his licence.

The Chairman: Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: I have one further question, which is an altogether different area. Since a good portion of my constituency is very interested in the north, is Air Canada looking into the use of STOL aircraft in moving passengers?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: The very short answer to that is no, but I think it deserves slightly more of an answer than that. We discussed STOL this morning, and the markets that we serve, and in Canada, as a case in point, both the market and the infrastructure to operate STOL services are just not there, and therefore STOL operations have not really developed as STOL operations. Now, there are airlines that are flying, in fact, STOL aircraft, or so-called STOL aircraft in normal CTOL operations.

The Chairman: Would you explain CTOL?

Mr. Taylor: The standard type of aircraft that we fly, a conventional type of operation.

The airline that operates north,—I just lost the name—out of Lethbridge, up and down there, is flying the Dash-7. It is Time Air, and it is flying the Dash-7, which is supposedly a STOL airplane but it is flying it in conventional operation. We have not expressed any interest in operating routes on which an aircraft of that size, that or smaller, would be operated.

Mr. Hovdebo: It would seem that it is unlikely that private lines are going to go into that kind of service, particularly in northern communities. Possibly that is a service that Air Canada or corporations such as Air Canada should be looking at, considering that part of the mandate of Air Canada is to supply services or to be part of the services to all of Canada, not just the parts that supply enough money to keep you going. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I apologize for missing the earlier sessions. I was serving on two other committees.

The Chairman: You are forgiven. I understand. I have the same problem.

Mr. McKnight: Thank you. Mr. Taylor, through the chair, I would like an explanation, if I could, as to the load factor or the percentage of capacity on a nonstop flight in 9s or 727s,

[Traduction]

J'aurais une autre question à poser à ce sujet, et ce sera probablement la dernière. Comment faut-il s'y prendre pour obtenir qu'Air Canada ou un autre transporteur étudie l'opportunité de faire escale à un endroit comme Prince-Albert?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Je crois qu'il faut que la collectivité essaie d'intéresser le transporteur au marché qu'elle représente, qu'elle s'efforce de le convaincre qu'elle offre effectivement un marché intéressant. Si l'endroit en question ne figure pas sur la licence du transporteur, celui-ci n'aurait plus alors qu'à demander à la CTC la permission de l'y ajouter.

Le président: M. Hovdebo.

M. Hovdebo: J'aurais une autre question qui concerne un tout autre domaine. Comme un grand nombre de mes électeurs s'intéressent au Grand Nord, Air Canada songe-t-elle à utiliser les avions ADAC pour transporter des passagers?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Pour être bref je répondrais non à cette question, mais je crois qu'elle mérite une réponse plus détaillée. Nous avons abordé ce matin la question des avions ADAC et si nous considérons les marchés que nous desservons au Canada, il n'existe ici ni le marché ni l'infrastructure nécessaires pour utiliser les avions ADAC, c'est pourquoi nous n'avons pas réellement mis en service ce genre d'avion. Il existe toutefois des lignes aériennes qui utilisent en fait des avions ADAC ou des avions du même genre pour des opérations d'atterrissage et à décollage classique.

Le président: Pourriez-vous expliquer ce que vous entendez par opération à atterrissage et à décollage classique?

M. Taylor: Le genre d'opération conventionnelles avec le type d'avion que nous utilisons normalement.

La ligne aérienne qui dessert le Nord, depuis Lethbridge, j'oublie son nom, utilise des avions Dash-7. Il s'agit de Time Air et elle utilise le Dash-7 qui est censément un avion ADAC, mais elle l'utilise pour des opérations de type conventionnel. Nous ne nous sommes jamais intéressés aux trajets qui exigent l'utilisation d'avions de cette taille ou plus petits.

M. Hovdebo: Il semble très peu probable que des compagnies privées songent à offrir ce genre de services, particulièrement dans le Grand Nord. Il me semble que c'est là le genre de service qu'Air Canada ou une société du même type devrait songer à offrir puisque Air Canada a pour mandat, du moins en partie, de desservir ou du moins d'aider à desservir le Canada dans son ensemble et non seulement les endroits suffisamment rentables pour vous permettre de poursuivre vos opérations. Merci monsieur le président.

Le président: Merci M. Hovdebo. M. McKnight.

M. McKnight: Merci monsieur le président. Je m'excuse d'avoir manqué le début de la séance, je siégeais à deux autres comités.

Le président: Vous êtes excusé; je vous comprends, j'ai le même problème.

M. McKnight: Merci. M. Taylor, avec la permission du président, j'aimerais obtenir une explication si possible au sujet du coefficient de remplissage ou du pourcentage de capacité

[Text]

or 8s, from Ottawa to Saskatoon, or from Toronto to Saskatoon, a flight of that duration. What load factor would give you a profitable flight?

Mr. Taylor: Mr. McKnight, through the chair, let me give you a general answer and then if we can a more specific answer, but certainly we are talking about load factors in the mid-60s, whether it is 62 or 65 . . .

Mr. McKnight: That is percentage?

Mr. Taylor: Yes, percentage of seats. We are talking about the mid-60s.

• 1625

Mr. McKnight: Being from Saskatchewan and using the Saskatoon airport and also, at times, using the Regina facilities—I am not too sure if it can be called an airport—we find it strange that you informed Mr. Mazankowski, I believe, this morning, that the competition factor has reached the saturation point in the industry. I am sure you are familiar with Saskatoon, would you say that the competition in Saskatoon has reached the point of saturation?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I suppose that becomes a matter of my looking at it from one side and perhaps you looking at it from another. If you think of the Saskatoon market intravest with both PWA and ourselves serving Saskatoon and Regina through sort of Alberta, British Columbia through the Manitoba and eastern Canada, there is no question that when PWA came on that route the only way they could come on it was for us to withdraw a flight . . .

Mr. Benjamin: Agreed.

Mr. Taylor: . . . because if we had stayed on the route and fought then they would have had a very uneconomical operation. So, I think that is one measure of whether or not a route is large enough to support competition. In other words, it is just a question of one carrier abandoning capacity to another carrier.

In terms of Saskatoon to say, eastern Canada nonstop, or Saskatoon to say, Vancouver nonstop, I would perhaps come at it a little different way, and that is I do not think the market is large enough to support competition because I know that we have difficulty with the size of aircraft we operate today and want to operate on that route. To operate any kind of frequency nonstop, because we have to do it via Winnipeg or via Toronto or via somewhere, we would like to see these markets develop where we could do more non-stop services. And so, on the longer haul, I would say the market is not there to support two carriers with both carriers being in a position to provide the kind of frequency and time and day and the type of equipment.

[Translation]

souhaitable pour un vol sans escale avec un DC-9 ou un 727 ou un DC-8 d'Ottawa à Saskatoon ou de Toronto à Saskatoon ou pour un vol d'une durée équivalente. Quel serait le coefficient de remplissage qui pourrait s'avérer rentable?

M. Taylor: M. McKnight, avec la permission du président, je vous répondrai d'une façon générale et, si possible, j'ajouterai des détails, mais il est ici sûrement question d'un coefficient de remplissage dans la soixantaine, peut-être soixante-deux ou soixante-cinq . . .

M. McKnight: C'est là un pourcentage?

M. Taylor: Oui un taux d'occupation exprimée en pourcentage de sièges. nous parlons d'une soixantaine.

M. McKnight: Étant originaire de la Saskatchewan, j'utilise fréquemment l'aéroport de Saskatoon et parfois les installations de Regina, je ne suis pas certain qu'il mérite le nom d'aéroport. Nous trouvons curieux que vous ayez dit ce matin je crois, à M. Mazankowski, que le facteur de concurrence a atteint le point de saturation dans l'industrie. Je suis certain que vous connaissez bien Saskatoon, diriez-vous qu'à cet endroit le facteur de concurrence a atteint le point de saturation?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Je suppose que cela tient au fait que j'envisage la question sous un certain angle, tandis que vous l'envisagez sous un autre. Si vous songez au marché de Saskatoon à l'intérieur de l'Ouest, PWA et notre société desservons Saskatoon et Regina en passant par l'Alberta, la Colombie-Britannique jusqu'au Manitoba et ensuite vers l'Est du Canada, il ne fait aucun doute que lorsque PWA a commencé à utiliser ce trajet, nous avons dû pour ne pas leur nuire supprimer un vol.

M. Benjamin: En effet.

M. Taylor: Parce que si nous ne l'avions pas fait et si nous avions décidé de leur faire concurrence, ils se seraient retrouvés avec une opération très peu rentable. Je crois que c'est une bonne façon de constater si un trajet est suffisamment important pour permettre la concurrence. En d'autres termes, cela se résume à la question pour un transporteur de laisser une partie de la clientèle à l'autre transporteur.

Si on parle d'un vol de Saskatoon vers, par exemple, l'Est du Canada sans escale, ou de Saskatoon vers Vancouver sans escale, j'aborderais peut-être la question d'une façon légèrement différente, c'est-à-dire que je ne crois pas que le marché soit suffisamment important pour permettre la concurrence parce que je sais que nous avons des problèmes touchant la taille des avions que nous utilisons aujourd'hui et de ceux que nous prévoyons utiliser éventuellement sur cet itinéraire. Pour offrir des vols sans escale plus ou moins fréquemment, puisque nous devons passer au moins par Winnipeg ou Toronto ou par quelque autre endroit, nous aimerions voir ces marchés se développer là où nous pourrions offrir plus de vols sans escale. Et ainsi, à plus long terme, je dirais que le marché n'est pas suffisant pour permettre la concurrence de deux transporteurs qui sont à même d'offrir le même nombre de vols, aux mêmes heures et avec le même type d'équipement.

[Texte]

A good example of type of equipment with the capacity that is now mounted out of a city like Edmonton—I am sorry Mr. Mazankowski is not here today—with CP, ourselves and Wardair to Toronto, in order to get frequency for that business market we, this winter, have gone to all 727s. We have eliminated wide-bodied airplanes entirely simply because, with essentially three carriers on that route, the market is just not large enough to have all of us operating big airplanes.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Mr. Taylor, through the Chair . . .

Mr. Taylor: We have to give so others can survive.

Mr. McKnight: Well, you appear to have given quite a bit in the City of Saskatoon. I am sure you are aware that we only, at this time, have two flights a day to the City of Toronto from Saskatoon. This is a reduction of about 50 per cent. I am not quarrelling with the market share that a Crown corporation of Air Canada has decided on so that smaller points can be served in western Canada. I appreciate that in some areas.

The Chairman: You should live in northeastern New Brunswick, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: But I do have a problem with the resource growth that is in northern Saskatchewan and in Saskatchewan with two flights, one in the morning and one in the early afternoon, out of Saskatoon to Toronto which is still a very important centre in this country—it may change—and I know that the load factor is important. I have attempted to obtain the information for load factors for the flights out of Saskatoon to Toronto and to Ottawa and I would ask you, not at this time, if you could provide and append to the documents of this committee the load factors from Saskatoon, say from the year 1976 on, and the frequency of flights and the configuration of the airplanes that would be used at a later date so that we would have that information because the City of Saskatoon, which I know you are aware of, has on several occasions made representation for additional service.

I have another question regarding the airport at Saskatoon. Do you have a projected growth rate, passenger bodies, over the next let us say two years for Saskatoon, and does that growth rate warrant the airport in Saskatoon being given an international airport status?

• 1630

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Let me make a general comment, first of all, which relates to the point you made, Mr. McKnight, about the resource base in Saskatchewan. Because of what we saw evolving in the economic base in western Canada, we undertook a major study last year—I guess it ran into early 1980—of the economic base in western Canada, as to where markets

[Traduction]

Voici un bon exemple du genre d'équipement utilisé pour correspondre au marché existant: CP Air, Wardair et notre société utilisons cet hiver pour notre trajet Edmonton-Toronto—dommage que M. Mazankowski ne soit pas là aujourd'hui—uniquement des 727, ce qui nous permet d'offrir une fréquence de vols raisonnable. Nous avons entièrement éliminé les gros porteurs tout simplement parce qu'avec trois transporteurs sur ce trajet, le marché n'est pas suffisamment important pour permettre à tous d'utiliser des gros avions.

Le président: M. McKnight.

M. McKnight: Monsieur Taylor, avec la permission du Président je vous cède la parole.

M. Taylor: Nous devons éviter de prendre toute la place si nous voulons que les autres survivent.

M. McKnight: Eh bien, il semble que vous ayez laissé beaucoup de place en ce qui concerne la ville de Saskatoon. Vous êtes j'en suis sûr au courant qu'à l'heure actuelle nous n'avons plus que deux vols par jour entre Toronto et Saskatoon. C'est la une réduction d'environ 50 pour cent. Je ne conteste pas le fait qu'une compagnie de la Couronne ou Air Canada ait décidé de partager le marché afin de pouvoir desservir des points moins importants dans l'Ouest du Canada. Je l'apprécie même pour ce qui est de certains secteurs.

Le président: Vous devriez habiter dans le nord-est du Nouveau-Brunswick M. McKnight.

M. McKnight: Mais j'ai quand même un problème en ce qui concerne le développement actuel des ressources dans le nord de la Saskatchewan et le fait que nous ne disposons que de deux vols l'un dans la matinée et l'autre tôt dans l'après-midi, de Saskatoon vers Toronto, qui est encore un centre très important au pays (peut-être pas pour longtemps) et je sais que le coefficient de remplissage a son importance. J'ai essayé d'obtenir les renseignements nécessaires concernant les coefficients de remplissage des vols partant de Saskatoon vers Toronto et vers Ottawa et je vous demanderais, si vous pourriez éventuellement nous fournir, en appendice aux documents présentés au comité, les coefficients de remplissage des vols en partance de Saskatoon, disons depuis 1976, la fréquence des vols et le type d'avions qui devraient être utilisés éventuellement parce que, comme vous le savez sans doute, la ville de Saskatoon s'est souvent adressée à vous pour obtenir des services supplémentaires.

J'aurais une autre question à poser concernant l'aéroport de Saskatoon. Avez-vous établi pour la ville de Saskatoon un taux de croissance, en termes de passagers pour, disons, les deux prochaines années, et ce taux de croissance serait-il suffisant pour qu'on accorde à Saskatoon le statut d'aéroport international?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Permettez-moi tout d'abord de commenter de façon générale un point que vous avez soulevé, monsieur McKnight, au sujet du développement des ressources en Saskatchewan. Par suite de nos constatations sur le développement économique dans l'Ouest du Canada, nous avons entrepris l'an dernier une importante étude—je crois que la période

[Text]

were going to be in the years to come and what more we should be doing in western Canada to take advantage of and also contribute to that growth. Everybody may not agree with us, but we also feel we have a responsibility to contribute to the economic base, and I think we have shown that in our communities. As a result of that study, we will within the next year—and I think we will see evidence of it, I will ask Mr. Jeannot if he wants to comment in detail on it in terms of the 1981 plans for western Canada—see some upgrading of services and equipment in western Canada because of that resource-based economy.

In terms of what our forecasts look like for the next couple of years, we are looking generally at fairly minimal forecasts of air traffic in Canada. That, again, as I mentioned in answer to a question earlier this morning, will vary by region. Whereas a few years ago we were almost automatically forecasting a 15 per cent annual growth, today we are forecasting 5, 6, 7 per cent growths, with even the larger markets perhaps growing at 10 per cent.

As to your question about whether or not Saskatoon airport warrants upgrading to international status, I just do not know how to answer that question when we say "international status", if we are talking about it as a point to be added to the Atlantic services, we have had some experience in the last year or two, as you know, in originating Atlantic services in Saskatoon to the United Kingdom. There are limited periods of the year in which there is a market that has to be combined with Winnipeg, or somewhere else. We will continue to try to do what we can to evolve that market, but as a purely international point, where it would be the first stop on an international flight—if that is what you mean, and there are different definitions of what an international point is—I would say that in the next couple of years it is unlikely.

Mr. McKnight: Just one final question—maybe not a question—a request, sir. When I look at the scheduled departures from Edmonton, Vancouver, Calgary, their nonstop or one-stop flights are considerably more available than they are to the people of Saskatchewan, and I am talking about Regina and Saskatoon.

I know the pressure that is put to bear on the corporation from those centres to the west to maintain nonstops, but would you, for the City of Saskatoon, look at combining one-stop on some of the several nonstop services you have originating a little farther west, so that we too could benefit from a little better service from Air Canada? As I said, we have two flights out of Saskatoon now to Toronto and I do not think it is adequate for the business community of Saskatchewan or the business community of Toronto.

The Chairman: Mr. Taylor.

[Translation]

visée se terminait au début de 1980—sur le développement économique dans l'Ouest du Canada, pour savoir où les marchés des voyageurs se trouveraient dans les années à venir et ce que nous pourrions faire de plus dans l'Ouest du Canada pour tirer avantage de cette croissance et y contribuer. Tous ne seront peut-être pas d'accord avec nous, mais nous croyons également que nous nous devons de participer au développement économique et je dirais que c'est ce que nous avons fait auprès de nos collectivités. Par suite de cette étude, nous pourrions au cours de l'année qui vient—et je crois que cela se verra, je demanderai à M. Jeannot s'il voudrait nous donner plus de détails en ce qui concerne nos projets de 1981 pour l'Ouest du Canada—constater une certaine amélioration de nos services et de notre matériel dans l'Ouest du Canada justement en raison du développement de cette économie axée sur les ressources naturelles.

Pour ce qui est de nos prévisions pour les quelques prochaines années, nous prévoyons généralement une faible augmentation de la circulation aérienne au Canada. Ici encore comme je l'ai indiqué en réponse à une question plus tôt ce matin, il faut prévoir des variations selon les régions. Alors qu'il y a quelques années nous pouvions prévoir presque automatiquement une croissance annuelle de 15 pour cent, aujourd'hui nous prévoyons une augmentation de 5, 6 ou 7 pour cent et peut-être même de 10 pour cent pour les marchés plus importants.

Quant à la question à savoir si l'aéroport de Saskatoon est admissible au statut d'aéroport international, je ne sais vraiment pas comment répondre à cette question. Lorsque nous parlons de «statut international», si nous parlons d'une escale à ajouter à un service vers l'Atlantique, comme vous le savez nous avons déjà tenté au cours des dernières années d'établir un service vers l'Atlantique entre Saskatoon et le Royaume-Uni. Il existe certaines périodes dans l'année où un tel marché doit être combiné avec celui de Winnipeg ou d'un autre endroit. Nous poursuivrons les efforts en vue d'améliorer ce marché, mais d'un point de vue strictement international, si vous visez à en faire la première escale d'un vol international, et tous ne s'entendent pas sur la définition de vol international—je dirais qu'il est très peu probable que cela se produise au cours des deux prochaines années.

M. McKnight: Juste une dernière question monsieur, enfin peut-être pas une question mais plutôt une demande. Lorsque je regarde l'horaire des départs d'Edmonton, de Vancouver, de Calgary, ces gens disposent de beaucoup plus de vols sans escale ou à une seule escale que les gens de la Saskatchewan, et je parle ici de Regina et de Saskatoon.

Je connais les pressions que ces centres de l'Ouest exercent sur votre société pour qu'elle maintienne des vols sans escale, mais ne pourriez-vous songer à ajouter une escale à Saskatoon sur certains de ces nombreux vols sans escale dont le départ se situe un peu plus à l'Ouest afin que nous puissions également obtenir un meilleur service d'Air Canada? Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons maintenant deux vols de Saskatoon vers Toronto et je ne crois pas que cela soit suffisant pour le milieu des affaires de la Saskatchewan ou celui de Toronto.

Le président: Monsieur Taylor.

[Texte]

Mr. Taylor: Certainly, we are looking at that all the time. I guess that is one of the sort of compromise positions that an airline scheduler is always put in, because when we look at a city, say, west of another city, like Edmonton west of Saskatoon, and think about putting a service into Saskatoon on its way to Toronto, of course, we have strong pressures from the Edmonton market not to do it. So we try, as best we can, to operate the size of airplane that will enable us to the turn-around services in a place like Saskatoon so that we do not depreciate the market in Edmonton and, in fact, abandon that market to one of our competitors unnecessarily. So it is always a compromise. Certainly our objective, Mr. McKnight, is to get the right airplane size on these markets, and I hope we can, to get the frequency up on a nonstop basis from your cities without depreciating the services to cities, say, west of you.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Chairman: I look forward to receiving the information that I have requested.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

• 1635

I might point out for the benefit of the members of the committee that this morning the witnesses were asked to table with the committee a comparison of domestic versus foreign carrier's fares and we have copy of that in English. Air Canada is going to endeavour to have the French copy in our clerk's hands by tomorrow, and if it is it will be appended to this day's proceedings. If not, it will be appended to the proceedings of our next meeting.

We are now ready, gentlemen, to commence with the second round. Mr. Taylor has just asked if he may respond to a question that was asked previously, and I am sure all members of the committee will agree to that. Go ahead, please, Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I want to respond, but I am not sure that we are responding the way you want. If it is not the way the question was asked then we will continue to get it. The question was asked about the landing fees we pay in Canada versus that we pay outside of Canada, and I am not sure whether the questioner was asking what, of our total landing fee bill, is paid in Canada and what is paid outside of Canada.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I was asking really, in general: are you paying more at Canadian airports than you are at U.S. or European airports?

Mr. Taylor: Let me answer it this way, and if it is not what you wanted, then we will get the information. The information I have in front of me is that of all the landing fees we pay, 69

[Traduction]

M. Taylor: Certainement, nous songeons constamment à ceci. Je crois que c'est là le genre de situation où le responsable des horaires d'une ligne aérienne doit constamment faire des compromis car, lorsque nous prenons une ville disons à l'ouest d'une autre ville comme Edmonton par rapport à Saskatoon, et lorsque nous songons à ajouter une escale à Saskatoon sur un vol à destination de Toronto, le marché d'Edmonton s'y oppose fortement. C'est pourquoi nous essayons d'utiliser de la meilleure façon possible le type d'avion qui nous permettra d'offrir un service aller-retour vers un endroit comme Saskatoon afin de ne pas amoindrir la qualité des services offerts au marché d'Edmonton et, en fait, abandonner inutilement ce marché à l'un de nos concurrents. C'est donc toujours une question de compromis. Il est certain monsieur Knight que nous nous efforçons d'utiliser le genre d'avion qui convienne à ces marchés et qui nous permette d'offrir à vos villes des vols sans escale plus fréquents sans amoindrir la qualité des services offerts à d'autres villes plus à l'ouest.

M. McKnight: Merci monsieur Taylor. Monsieur le président, j'espère recevoir les informations que j'ai demandées.

Le président: Merci monsieur McKnight.

Dans l'intérêt des membres du comité, je tiens à souligner que, ce matin, on a demandé aux témoins de déposer devant le comité une liste comparative des tarifs exigés par les transporteurs canadiens et les transporteurs étrangers; nous avons un exemplaire de cette liste en anglais. La société Air Canada va tâcher d'en remettre un exemplaire en français à notre greffier d'ici demain; s'il le reçoit en temps opportun, le greffier annexera ce document au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. Sinon, il l'annexera à celui de notre prochaine réunion.

Nous sommes maintenant prêts, messieurs, à commencer la seconde partie des délibérations. M. Taylor vient de demander s'il peut répondre à une question qui a été posée antérieurement. Je suis certain que tous les membres du comité acquiesceront à sa demande. Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Taylor.

M. Taylor: Je veux répondre, mais je ne suis pas certain de répondre comme vous le voulez. Si la question n'a pas été posée de cette façon, nous poursuivrons nos démarches pour y répondre. On nous a demandé de comparer les redevances d'atterrissage que nous payons au Canada, par rapport à ce que nous payons à l'étranger; je me demande si l'intervenant voulait avoir des points de comparaison particuliers ou s'il voulait simplement savoir quel pourcentage du total des redevances d'atterrissage est payé au Canada et quel pourcentage est versé à l'étranger.

M. Ellis: Monsieur le président, la question que je posais était d'ordre général: payez-vous des sommes plus élevées aux aéroports canadiens qu'aux aéroports américains ou européens?

M. Taylor: Laissez-moi répondre à ma façon et, si ce n'est pas ce que vous voulez, nous obtiendrons d'autres renseignements. Suivant l'information que j'ai devant moi, 69% de

[Text]

per cent of them are paid in Canada, which is obvious because it is the big base of our operation. In answer to the question you just asked I can give you a general answer, and that is that Canadian airport landing fees tend to be higher than U.S. airport landing fees and tend to be comparable or lower than some of the European. Heathrow is the highest landing fee point, I guess, on earth at this point, and some of the European points are higher than Canada. The U.S. are generally lower than Canada for similar type of equipment. Generally speaking I think that is true.

The Chairman: I am sure for purposes of the present at least, Mr. Taylor, "on earth" is good enough for its purposes. I would like a little bit of guidance from members of the committee as to just how late you wish to sit. There are six people who have indicated their desire to pose further questions on the second round. If we go to 6.00 o'clock that would mean that members would have approximately 12 or 13 minutes each so I propose to use a 12-minute gavel on the second round in hopes that we can adjourn by 6.00 o'clock.

Mr. Benjamin: We only get him once a year, and sometimes once every three years.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: The members of the opposition are presented with a particular problem in that we have a special caucus at 5.00 o'clock. One of us, I suppose, could stay if it is required...

The Chairman: It is.

Mr. Forrestall: ... because certainly we do not want to bring our witnesses back this evening or tomorrow. Perhaps the president will understand, Mr. Chairman, if everybody gets up and walks out in 20 minutes time. It is not out of disrespect. I am sure they all appreciate his presence, and we will draw straws to see who stays to maintain the legality of the quorum.

The Chairman: I would simply remind you that we have to have at least one member of the official opposition in order to hear evidence, so I appreciate Mr. Forrestall's comments in that regard.

Mr. Benjamin: I am the only opposition.

The Chairman: You are opposition, but not official, Mr. Benjamin. That leaves me in a bit of a dilemma. I was going to recognize Mr. Deniger next, but in view of the fact that the opposition has agreed to leave one member here, perhaps committee members would agree to recognize a member of the opposition first on the second round, and that will give one of them at least an opportunity to put their questions. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[Translation]

toutes les redevances d'atterrissage que nous payons sont versées au Canada. C'est un fait évident, puisque notre pays est notre principale base d'exploitation. Pour ce qui est de votre dernière question, je peux y répondre de façon générale, c'est-à-dire que les redevances d'atterrissages versées aux aéroports canadiens tendent à être supérieures à celles qui sont versées aux aéroports américains et sont comparables ou inférieures aux redevances exigées dans certains aéroports européens. Je pense qu'à l'heure actuelle l'aéroport de Heathrow est le point d'atterrissage où les tarifs sont les plus élevés au monde et il y a des villes européennes où ces tarifs sont supérieurs à ceux qu'on exige au Canada. Pour le même genre de matériel, les redevances sont généralement plus faibles aux États-Unis qu'au Canada. Je crois que c'est en général le cas.

Le président: Je suis certain, monsieur Taylor, que, du moins en ce qui nous concerne, les tarifs les plus élevés «au monde» sont sûrement satisfaisants. J'aimerais que les membres du comité me fassent savoir jusqu'à quelle heure ils veulent siéger. Six personnes ont manifesté le désir de poser d'autres questions sur les sujets traités durant la seconde partie des délibérations. Si nous continuons jusqu'à 18 heures, chacun des membres aura environ 12 ou 13 minutes pour parler. Je propose donc d'accorder 12 minutes à chacun pendant la seconde partie, de sorte que nous puissions lever la séance à 18 heures.

M. Benjamin: Nous l'avons parmi nous une seule fois par année et parfois même, une fois tous les trois ans.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Les membres de l'opposition ont un problème particulier, du fait qu'il y a un caucus extraordinaire à 17 heures. J'imagine qu'un de nous peut rester, si c'est nécessaire.

Le président: Ce l'est.

M. Forrestall: Nous ne voulons certainement pas ramener nos témoins ce soir ou demain. Je crois que le président comprendra, monsieur le président, si tout le monde se lève dans 20 minutes et s'en va. Ce n'est pas par manque de respect. Je suis assuré que tous apprécient sa présence et nous tirerons au sort pour décider qui restera afin de maintenir le quorum.

Le président: Je dois simplement vous rappeler que, pour entendre les témoignages, il nous faut au moins un membre de l'opposition officielle. Donc, je comprends les remarques de M. Forrestall à cet égard.

M. Benjamin: Je suis le seul représentant de l'opposition.

Le président: Vous êtes un représentant de l'opposition, monsieur Benjamin, mais pas de l'opposition officielle. Cela me met un peu dans l'embarras. Je voulais maintenant accorder la parole à M. Deniger mais, étant donné que l'opposition consent à ce que l'un de ses membres reste à la réunion, les membres du comité accepteront peut-être d'accorder d'abord la parole à un membre de l'opposition pour la seconde partie; cela permettra au moins à l'un d'entre eux de poser les questions. Sommes-nous d'accord?

Des voix: Adopté.

[Texte]

The Chairman: The first questioner I have, then, for the second round from the official opposition is Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I want to follow up on one thing that was discussed this morning by Mr. Reid, and that is the Canadian wine situation. I sat and listened with great interest to the worries and the concerns and the problems that they have with the industry, that they cannot supply the bottles or they cannot supply enough wine, or whatever it may be. I would hazard a guess that if Air Canada came to a Canadian wine producer and said that they were going to buy 15,000 cases from them next year, they would soon bloody well get a bottle that fits your requirements and would soon be providing you with a product of sufficient quantity and quality which could be used on Air Canada.

• 1640

Let me just say this before I get off the subject: I do not think there is any excuse that we can give to have a national air line which should be promoting national products for not having it on board. When I fly into the United States—heaven forbid me from mentioning the name of another air line—but if I fly United Airlines down to Denver, for example, to visit friends down there, I always get California wine. I always get California wine. Now that is not the case when we fly out of Toronto. I do not know what their bonding situation is, in fact I have not got a clue what it is—that was one of the points brought up this morning—and you can hand all the excuses in the world to us, but none of the ones you mentioned are insurmountable by any stretch of the imagination. A national air line should be promoting our national products.

I want to touch on one other subject regarding that while I am at it, and that is your schedules. Your North America schedule has a picture of Monterey, California on it. In Canada you know we have gorgeous scenery. We spend millions of dollars trying to promote tourism in this country, yet our North American Air line schedule displays a picture of Monterey, California on it. Now I can understand that you like traffic both ways; I understand that. But I think as a national air line you should be promoting tourism within our country. Do you wish to make any comments on those two things before we carry on?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Yes, I would like to respond to those two very powerful comments by Mr. McDermid. I have complete sympathy for the philosophy of buying Canadian. And I have great sympathy for the Canadian wine problem, as we perhaps have described it, of how to get enough Canadian wine on Canadian airplanes, on our airplanes, to satisfy the pressures of the

[Traduction]

Le président: Le premier représentant l'opposition officielle à poser une question pour la seconde partie est donc M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. J'aimerais reprendre une question qui a été débattue ce matin par M. Reid, c'est-à-dire la question du vin canadien. J'ai écouté avec grand intérêt l'exposer des préoccupations et des problèmes que présente cette industrie du fait qu'elle ne peut fournir les bouteilles elle-même, qu'elle ne peut produire suffisamment de vin, etc. Je serais prêt à parier que si un représentant d'Air Canada allait chez un producteur de vin canadien et lui disait que, l'an prochain, la société lui passerait une commande de 15 000 caisses, ce producteur ferait l'impossible pour obtenir des bouteilles qui répondent à vos exigences et ne tarderait pas à vous fournir en quantité suffisante un produit de bonne qualité pouvant être servi à bord des appareils d'Air Canada.

Avant de terminer, laissez-moi simplement dire que, selon moi, il est impardonnable qu'une compagnie nationale de transport aérien n'ait pas de produits nationaux à bord de ses appareils, alors qu'elle devrait en favoriser la vente. Lorsque je prends l'avion pour aller aux États-Unis—Dieu me préserve de mentionner le nom d'une autre compagnie aérienne—mais, si je prends un avion de United Airlines pour me rendre à Denver, par exemple, pour y rendre visite à des amis, on me sert «toujours» du vin de la Californie. Je répète, on me sert toujours du vin de la Californie. Par contre, lorsque je prends l'avion à Toronto, on ne me sert jamais de vin canadien. Je ne sais pas quelles sont les conditions d'entreposage dans cette ville, en fait, je n'en ai aucune idée—ce sujet est l'un des points soulevés ce matin—et vous pouvez nous donner toutes les excuses au monde, il est impossible d'imaginer qu'aucune de celles que vous donnez soit insurmontable. Une société nationale de transport aérien devrait encourager l'achat de nos produits canadiens.

Pendant que j'y suis, j'aimerais toucher un autre point sur ce sujet, celui de vos horaires. La page frontispice de votre horaire pour l'Amérique du Nord montre une photo de Monterey, en Californie. Nous avons des paysages magnifiques, au Canada, vous savez. Nous dépensons des millions de dollars pour encourager le tourisme dans notre pays et, malgré cela, l'horaire de l'Amérique du Nord publié par notre société aérienne affiche une photo de Monterey, en Californie. Je peux admettre que vous vouliez établir la circulation aérienne dans les deux sens et je vous comprends très bien. Mais, à titre de société nationale de transport aérien, je crois que vous devriez tout faire pour attirer le tourisme dans notre pays. Aimeriez-vous faire des commentaires sur ces deux sujets, avant que nous poursuivions?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Oui, j'aimerais répondre à ces deux observations très sévères faites par M. McDermid. Je suis entièrement sympathique à l'idée d'acheter des produits canadiens et je comprends très bien le problème que pose la production du vin canadien. Comme nous l'avons déjà expliqué, il s'agit de trouver comment produire suffisamment de vin canadien pour

[Text]

Canadian wine growers and the people who make Canadian wine.

I have no doubt that if we went to them and said we were going to take 15,000 cases of Canadian wine that they would find a way to fix most of the operative problem. But my problem would be what to do with the 15,000 cases of Canadian wine. I think therein lies part of the dilemma. From a competitive point of view, we do not want to be unable to meet our customers' needs for the types of products that they expect us to have. At the same time we want to make sure that we have Canadian products on board for those who are Canadians.

I was upstairs today in the Parliamentary Restaurant and I asked one of the waitresses what percentage of the people up there order Canadian wine in preference to imported wine. She said that the percentage is very small of diners who order Canadian wine in the Parliamentary Restaurant upstairs.

Mr. Benjamin: Even the house wines are imported.

Mr. McDermid: Because they are all wine snobs who eat up there.

Mr. Taylor: And I think that you people are a fairly good cross-section of what our passengers warrant on our flights. My problem is how to do the right thing by the Canadian wine industry and, at the same time, do the right thing by my customers. I can assure you, Mr. McDermid, that we will work diligently to try to find the answer to both those questions. I cannot provide an answer to one and not provide the answer to the other. Just buying 15,000 cases of Canadian wine is not going to solve the problem. The solution over time is to have Canadians become more Canada conscious, use Canadian products more, travel on Canadian air lines more and buy Canadian wine more.

Mr. McDermid: Do you think that maybe if you promoted Canadian wines on Canadian air lines they might drink Canadian wines more. Perhaps it is a question of what comes first—the chicken or the egg.

Mr. Taylor: That is very true. I mentioned this morning that we did a major feature in our *En Route* magazine on Canadian wines and on Inniskillin wines to try and bring to the attention of Canadians what Canadian wineries have to offer.

• 1645

Mr. McDermid: Sir, as you can appreciate, I have taken many, many flights. Just recently we have been afforded the privilege on long flights to travel first-class. Without exception, I have had one of your pleasant staff come along and offer me a red or a white, a German Moselle or a French red; never, Would you like a Canadian wine? Never, We have a bottle of Canadian white on board; would you like to try it? Only, Would you like a white or red? When the bar car comes along, the regular thing, they have the two sets of bottles there—red wine and white wine. I have yet to ask people what brand it is; I have just heard them say, red wine or white wine,

[Translation]

en servir à bord des avions canadiens, c'est-à-dire à bord de nos propres appareils, de manière à répondre aux pressions des producteurs de vin au Canada.

Je ne doute pas que, si nous exprimons le désir d'acheter 15,000 caisses de vin canadien, ils trouveraient une façon de régler la majeure partie de leurs problèmes d'exploitation. Mais, notre problème à nous serait de savoir quoi faire avec ces 15 000 caisses de vin canadien. A mon avis, c'est là que se trouve une partie du dilemme. Du point de vue concurrentiel, nous voulons être en mesure de répondre aux exigences de nos clients en leur offrant le genre de produits qu'ils s'attendent à obtenir de notre société. En même temps, nous voulons nous assurer qu'il y ait des produits canadiens à bord pour nos passagers canadiens.

Je suis allé en haut, au restaurant du Parlement, aujourd'hui et j'ai demandé à l'une des serveuses quel pourcentage des clients demandent des vins canadiens de préférence aux vins importés. Elle m'a répondu qu'un très faible pourcentage des usagers de ce restaurant commandent des vins canadiens.

M. Benjamin: Même les vins de la maison sont importés.

M. McDermid: C'est parce que tous ceux qui fréquentent ce restaurant choisissent certains vins par snobisme.

M. Taylor: Je crois que vous représentez un assez bon exemple du genre de passagers qui voyagent dans nos avions et de leur exigences au cours des vols. Notre problème est de savoir comment être justes envers l'industrie vinicole canadienne tout en étant sûrs de plaire à nos clients. Je peux vous assurer, M. McDermid, que nous travaillerons avec diligence pour trouver une réponse à ces questions. Je ne peux pas répondre à l'une sans répondre à l'autre. Le simple fait d'acheter 15 000 caisses de vin canadien ne résoudra pas le problème. La solution à long terme serait de rendre les Canadiens plus conscients de leur nationalité et de leur apprendre à utiliser plus de produits canadiens, à voyager plus souvent à bord d'avions canadiens et à acheter plus de vins canadiens.

M. McDermid: Croyez-vous que vos passagers boiraient plus de vins canadiens, si vous annonciez ces vins dans vos avions? C'est peut-être une question de savoir ce qui vient en premier—l'œuf ou la poule.

M. Taylor: C'est très juste. J'ai mentionné ce matin que, dans notre revue «En Route», nous passions une réclame importante sur les vins canadiens et les vins Inniskillin, afin d'attirer l'attention des Canadiens sur les produits des producteurs de vin du Canada.

M. McDermid: Monsieur, comme vous le savez, j'ai voyagé maintes et maintes fois par avion. Ce n'est que récemment qu'on nous a accordé le privilège de voyager en première classe pour les vols de longue distance. Chaque fois, sans exception, un membre de votre charmant personnel est venu m'offrir un vin rouge ou un vin blanc, c'est-à-dire un vin allemand de la Moselle ou un rouge français. On ne m'a jamais demandé: «Aimeriez-vous boire un vin canadien?» et on ne m'a jamais dit: «Nous avons une bouteille de vin blanc canadien, à bord, aimeriez-vous l'essayer?» On me demandait seulement: «Voulez-vous du blanc ou du rouge?» Lorsque le chariot de boissons

[Texte]

unless on trans-Atlantic flights where you get wine snobs. I will guarantee you one thing: you do not get them between Toronto and Ottawa. Those girls go down the aisle in 30 minutes; they do a marvellous job. You do not have time to ask what kind of wine they are serving.

I think I have belaboured the point enough. I think you appreciate my concerns and I know my colleagues' concerns, and I am pleased to see that you are meeting on this in trying to solve the problem. All I would ask is a little more effort.

Mr. Taylor: Thank you. I can assure you we will give it more effort.

Mr. McDermid: All right.

The Chairman: You have five minutes left.

Mr. McDermid: Good. Thank you, Mr. Chairman. I have comparative trans-Atlantic turn-around charges for a Boeing 747 in Canadian dollars as far as landing fees in front of me here, which I received from the ministry. You mentioned that London-Heathrow was an expensive place to land; you were not just whistling Dixie when you said that. Canadian airports say \$4,832. Every European airport I have here without exception is higher than Canadian. Do you have any figures on American airports that we can compare these types of figures to? I am not suggesting you release them or rhyme them off today, but could you either make it an appendix to today's minutes or in fact, maybe send the members of the committee a copy of it?

Mr. Taylor: Through the chair to Mr. McDermid, I have the table in front of me, and I would be glad to, either an abridgement of it or the whole table.

Mr. McDermid: I have one final question. Are you familiar with a company called Inavia?

Mr. Taylor: Inavia?

Mr. McDermid: Inavia.

Mr. Taylor: I am not consciously aware of it personally.

Mr. McDermid: I am informed that Inavia is a Mexican company which is a bit of a laugh—with CP Air, Air Canada and General Aviation Services for ground services. It is a foreign company which apparently FIRA permitted into the country. I was under the impression that there was in fact good competition for ground services for airlines provided by Canadian companies; that it was not in fact a monopoly. Can you see any reason why they would allow a foreign company to come into this country to compete on ground services at our international airports?

Mr. Taylor: Through the chair, no, I cannot, because we are in the business of handling ourselves and other people; CP Air is in the business and so is General Aviation.

[Traduction]

arrive, on y trouve généralement les deux sortes de bouteilles: vin rouge et vin blanc. Je n'ai jamais demandé quelle marque c'était; je les ai simplement entendu dire «vin rouge ou vin blanc», sauf pour les vols transatlantiques où l'on est plus snob en matière de vins. Je vous garantis une chose: on ne voit pas cela pour les vols entre Toronto et Ottawa. Les hôtesses descendent l'allée en 30 minutes; elles font un travail merveilleux. On n'a pas le temps de demander quelle sorte de vin elles servent.

Je crois que j'ai débattu ce point assez longtemps et que vous connaissez mes appréhensions, comme je connais celles de mes collègues. Je suis heureux de voir que vous vous êtes réunis pour discuter de ce sujet et résoudre le problème. Tout ce que je vous demande, c'est de faire un peu plus d'efforts.

M. Taylor: Merci. Je peux vous assurer que nous ferons plus d'efforts.

M. McDermid: Très bien.

Le président: Il vous reste cinq minutes.

M. McDermid: Bien. Merci, monsieur le président. J'ai devant moi une liste comparative de redevances d'atterrissage (en dollars canadiens) pour un Boeing 747 faisant escale. J'ai reçu cette liste du Ministère. Vous avez mentionné qu'il était onéreux d'atterrir à l'aéroport Heathrow de Londres; vous n'exagériez pas quand vous avez dit cela. On dit, aux aéroports canadiens, qu'il en coûte \$4,832. Tous les aéroports européens dont j'ai les noms ici exigent, sans exception, des redevances plus élevées qu'au Canada. Avez-vous pour les aéroports américains des chiffres que nous pourrions comparer aussi? Je ne vous demande pas de les publier ou de les réciter aujourd'hui, mais vous pourriez peut-être en annexer une liste au procès-verbal d'aujourd'hui ou même en envoyer une copie aux membres du comité?

M. Taylor: M. McDermid, j'ai ce tableau devant moi et je serais heureux d'en faire un résumé ou de le donner au complet.

M. McDermid: J'ai une dernière question à poser. Connaissez-vous une compagnie qui se nomme Inavia?

M. Taylor: Inavia?

M. McDermid: Inavia.

M. Taylor: Je ne crois pas en avoir entendu parler.

M. McDermid: On me dit que la compagnie Inavia est une compagnie mexicaine qui est entrée en concurrence avec—c'est un peu drôle—les sociétés C.P. Air, Air Canada et General Aviation Services pour les services au sol à Mirabel. C'est une compagnie étrangère que l'Agence d'examen de l'investissement étranger aurait apparemment laissé entrer au pays. J'avais l'impression que les sociétés canadiennes se faisaient vraiment une bonne concurrence pour les services au sol des compagnies aériennes et, qu'en fait, il n'y avait pas de monopole. Pouvez-vous expliquer pourquoi on permettrait à une compagnie étrangère de venir dans ce pays et de faire concurrence aux autres compagnies de services au sol dans nos aéroports internationaux?

M. Taylor: Non, je ne le peux pas, parce que, tout comme C.P. Air et General Aviation, notre fonction est d'acheminer

[Text]

Mr. McDermid: If this matter had been drawn to your attention, would you have objected to FIRA if they had come to you and asked for your opinion on this company coming into the country?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I do not know that FIRA has ever come to us about any application that I am aware of. Certainly, as a Canadian in the airline business doing contract work at Mirabel, I could see no reason why we would need another airline servicing and handling company at Mirabel. I would not want to comment on the particular application because I have not seen it; I do not know what the company is.

Mr. McDermid: I have not seen it either, except I know it has been approved by FIRA, and that in fact they have not set up at Mirabel. I gather their first customer was Ontario World Air and they have been using scrap ground-equipment they purchased from Eastern Airlines. There is a great deal of concern about this operation, especially from the Canadian Airways Lodge 764, which is the International Association of Machinists and Aerospace Workers. They are not opposed to competition, by any stretch of the imagination, but they were talking about a *quid pro quo* with Mexico, which does not allow any foreign country to operate in Mexico. Is that true in the airlines?

• 1650

You do not do Mexico; CP Air does Mexico: is that correct?

Mr. Taylor: Yes, CP Air does Mexico. But in response to the question, there are a number of countries around the world where the BT 157 handling services at the airports are a monopoly of the national carrier. For example, in Switzerland the handling services at Swiss airports are a monopoly of Swissair, for example.

Mr. McDermid: And any airline which goes in there has to use Swissair's . . .

Mr. Taylor: Has to use that operation. I am not familiar with Mexico City, but even in a place like Nassau, it is a monopoly.

Mr. McDermid: So Air Canada would not have . . .

Mr. Taylor: At IATA, as the international world airline industry, we take very much a position in opposition to these monopolies, because you have no bargaining power at all. We are in opposition to that position.

Mr. Benjamin: Treat them the same way as they treat you.

The Chairman: I am afraid your time has expired.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor: Thank you, Mr. McDermid, I assure you we will follow up on the Canadian wines.

[Translation]

des passagers, que ce soit notre propre personnel ou d'autres personnes.

M. McDermid: Si cette affaire avait été portée à votre attention et si l'Agence d'examen de l'investissement étranger vous avait demandé votre avis concernant l'entrée de cette société au pays, auriez-vous protesté?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: A ma connaissance, l'Agence d'examen de l'investissement étranger ne nous a jamais fait aucune demande. Il est certain qu'à titre de Canadien œuvrant dans le transport aérien et exécutant des contrats à Mirabel, je ne vois pas pourquoi nous aurions besoin d'une autre compagnie assurant les services au sol et l'acheminement des passagers à Mirabel. Je ne veux pas faire de commentaires sur cette demande, car je ne l'ai pas vue et je ne connais rien de cette compagnie.

M. McDermid: Je ne l'ai pas vue non plus, mais je sais qu'elle a été approuvée par l'Agence d'examen de l'investissement étranger et que, en fait, la compagnie est établie à Mirabel. J'en conclus que son premier client a été Ontario World Air et qu'elle utilise l'équipement au sol mis au rebut et vendu par Eastern Airlines. Cette opération préoccupe beaucoup de monde, surtout le Canadian Airways Lodge 764, qui est l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale. On ne peut pas dire qu'ils s'opposent à la concurrence, même en faisant un effort d'imagination, mais ils parlaient d'un malentendu avec Mexico selon lequel aucun pays étranger ne peut faire affaire à Mexico. Est-ce que cela s'applique aux compagnies aériennes?

Vous ne desservez pas Mexico; CP Air dessert Mexico: est-ce exact?

M. Taylor: Oui, CP Air dessert Mexico mais en réponse à votre question, il y a un certain nombre de pays où les services d'acheminement aux aéroports sont le monopole du transporteur national. En Suisse par exemple, les services d'acheminement aux aéroports suisses sont le monopole de Swissair.

M. McDermid: Et toutes les compagnies aériennes qui vont dans ce pays doivent utiliser Swissair.

M. Taylor: Elles doivent utiliser ce transporteur. Je ne connais pas très bien la ville de Mexico, mais même dans un endroit comme Nassau il y a un monopole.

M. McDermid: Cela veut donc dire qu'air Canada n'aurait pas . . .

M. Taylor: Nous, de l'Association du transport aérien international, en tant qu'industrie des compagnies aériennes internationales, nous nous opposons énergiquement à ces monopoles étant donné que nous n'avons aucun pouvoir de négociation. Nous nous opposons à cette position.

M. Benjamin: Traitez-les de la même façon qu'ils vous traitent.

Le président: J'ai bien peur que votre temps ne soit expiré.

M. McDermid: Merci monsieur le président.

M. Taylor: Merci monsieur McDermid. Je puis vous assurer que nous suivrons l'affaire des vins canadiens

[Texte]

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, I have always been curious about the involvement of our national carrier in bilateral agreements. In particular, I am concerned with what appears to be a government decision which troubles me a great deal, and that is to allow British Airways to have more points of departure in Canada, in particular in western Canada, which would appear to me to be very strong competition to your internal market, your North Atlantic routes. I am curious if you were involved in any negotiations which might have allowed this situation to have happened. If you were, with the understanding I normally have such things, you usually get something in return, as a carrier, in it maybe a different route in London, or whatever. I was wondering if Air Canada did participate and if you are pleased with the settlement and if you did get something in return.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair to Mr. Deniger, yes, we did participate. No, I am not pleased with the settlement. Yes, we did get something, but not enough.

Mr. Deniger: What did you get?

Mr. Taylor: We got beyond rights from London to points beyond in the Middle East and Asia. I will ask Mr. Jeannot to comment in detail, because he has the particular routes. But in all cases, these routes will have long-term value but not short-term value. Also, they are fraught with restrictions in frequency, points, and various other restrictions. So there will be long-term benefits but not short-term benefits.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: Mr. Deniger, through the Chair, yes, usually the carriers are involved, are consulted, in the position that is developed by the Canadian government in the event of bilaterals. Naturally negotiation is fully in the hands of the government, in particular External Affairs. In the case of the British bilaterals, the opening of the west to British Airways or to the British carrier, presumably British Airways, was viewed from our part as a very rich concession, and we sought adequate compensation and we sought far more points, which were finally obtained from the British. We in particular, had a desire to obtain freedoms out of Hong Kong—not over the Pacific, which is presently CP Air's territory, but rather back to Europe. We saw that as a possibility of linking not just to Britain but also to Germany because we know there is a German bilateral agreement coming up. We were rather disappointed that Hong Kong was not retained. The rights that we finally obtained, that are a potential operation on the part of Air Canada, are fifth freedom rights or capability of boarding out of London to Saudi Arabia. There is a point to be designated in Saudi Arabia subject to bilaterals also being concluded with Saudi Arabia, because the rights that we have obtained are only half of the rights, as you understand.

[Traduction]

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

M. Taylor, je me suis toujours intéressé à la participation de notre transporteur national aux négociations bilatérales et je m'intéresse surtout à ce qui me semble une décision gouvernementale qui me présente beaucoup et qui est de permettre à British Airways d'avoir plus de points de départ au Canada, surtout dans l'Ouest du Canada, ce qui me semble opposer une concurrence très forte à votre marché international, vos routes de l'Atlantique nord. Je me demande si vous avez participé aux négociations qui ont permis qu'une telle situation se produise et, si c'est le cas, si je comprends bien ce qui se passe généralement dans de telles situations, vous recevez habituellement quelque chose en retour, en tant que transporteur, cela peut être une route différente à Londres où quelque chose du genre. Je voudrais savoir si Air Canada a participé aux négociations, si vous êtes satisfaits du règlement et si vous avez eu quelque chose en retour.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Deniger, nous avons effectivement participé aux négociations. Non, je ne suis pas satisfait du règlement. Oui, nous avons eu quelque chose en retour mais pas assez.

M. Deniger: Qu'avez-vous eu?

M. Taylor: Nous avons eu des droits supplémentaires, de Londres à des points au Moyen-Orient et en Asie, mais je vais demander à M. Jeannot de donner plus de détails étant donné qu'il connaît bien les routes. Cependant, dans tous les cas, ces routes auront des avantages à long terme mais pas à court terme. De plus, elles comportent des restrictions en ce qui concerne la fréquence, les points et bien d'autres questions, de sorte qu'il y aura des avantages à long terme mais pas d'avantages à court terme.

Le président: M. Jeannot.

M. Jeannot: Oui monsieur Deniger, le gouvernement consulte habituellement les transporteurs lorsqu'il établit sa position et il les fait participer aux négociations bilatérales. Naturellement, les négociations relèvent entièrement du gouvernement, surtout du ministère des Affaires extérieures. Quant aux négociations bilatérales avec la Grande-Bretagne, nous considérons que l'ouverture vers l'Ouest pour British Airways ou pour le transporteur britannique, sans aucun doute British Airways, était une concession très généreuse et nous avons cherché à obtenir des compensations satisfaisantes et donc bien plus de points, ce que nous avons finalement obtenus des Britanniques. Nous voulions surtout obtenir la liberté de décoller de Hong Kong, non pour voler au-dessus du Pacifique, puisque le territoire appartient actuellement à CP Air, mais pour retourner en Europe. Nous voyions cela comme une possibilité d'effectuer la liaison non seulement avec la Grande-Bretagne mais aussi avec l'Allemagne étant donné que nous avons appris qu'il y aura bientôt une entente bilatérale avec l'Allemagne. Nous étions plutôt désappointés qu'Hong Kong ne soit pas retenue. Les droits que nous avons finalement obtenus, qui constituent une opération éventuelle pour Air Canada, sont des cinquièmes libertés ou la possibilité de

[Text]

Mr. Deniger: So basically, you did not really get that much. They basically let you stop in London to go the Middle East but you still have to deal with the Middle East to obtain those landing rights.

Mr. Jeannot: Correct. Also with India and Singapore, which are the two other points. In addition to that, as Mr. Taylor has indicated, these rights are severely restricted because we cannot start operation until January of 1982, and even in January of 1982, we are limited to three flights a week. These flights increase only to possible daily operation by 1989, whereas British Airways gain immediate access to the West.

Mr. Deniger: I am told that the negotiations were particularly difficult and that, indeed, if anything, British Airways did not negotiate. One person actually quoted the word "threatened" all the time, in terms of negotiations. Is this your understanding? I am also curious, when did those negotiations take place?

Mr. Jeannot: They took place over a year and a half ago. There were about six or seven rounds of negotiations and they would be a couple of months apart at times. At one point, the British decided to withdraw a letter of agreement attached to the initial bilateral under which Air Canada was permitted to operate from the west. So the threat that existed was that if an agreement was not concluded by a certain time—April 1981, more specifically, we would have been prevented from operating flights from western Canada.

Mr. Deniger: When we talk about the fifth column or the fifth freedoms, what exactly are we talking about?

Mr. Jeannot: Fifth freedom is the permission to carry traffic that boards in London, originates in London, to a third country such as Saudi Arabia, or Bombay. So it is the permission to carry not your own nationals but other nationals—internationally.

Mr. Deniger: Did British Airways obtain those rights here? Not really because there would be two points in Canada, would there not—say from Calgary to Toronto. That is not fifth freedoms.

Mr. Jeannot: That would be sabotage.

Mr. Deniger: That is true. So you are not pleased. Is there anything you can do? Is the decision all over?

Mr. Jeannot: Yes, it is a *fait accompli*. I think the only thing that we can hope for is that in other bilaterals that are forthcoming, and there is a U.S. bilateral just starting, there will be some German bilaterals, that out of those we obtain some other rights that enable us to start new routes that will

[Translation]

décoller de Londres pour atterrir en Arabie Saoudite. Le point d'atterrissage en Arabie Saoudite doit également doit également faire l'objet d'une entente bilatérale avec ce pays étant donné que les droits que nous avons obtenus ne sont que la moitié des droits, comme vous le comprenez bien.

• 1655

M. Deniger: Cela veut donc dire qu'en fin de compte vous n'avez pas obtenu grand-chose. Ils vous permettent de faire escale à Londres pour aller jusqu'au Moyen-Orient mais vous devez tout de même négocier avec le Moyen-Orient pour obtenir ces droits d'atterrissage.

M. Jeannot: C'est exact. C'est aussi la même chose avec l'Inde et Singapour, qui sont les deux autres points. De plus, comme M. Taylor l'a indiqué, ces droits font l'objet de restrictions sévères étant donné que nous ne pouvons commencer les opérations avant janvier 1982 et que même en janvier 1982 nous serons limités à trois vols par semaine. Les vols seront peut-être quotidiens en 1989, alors que British Airways a immédiatement accès à l'Ouest.

M. Deniger: J'ai entendu dire que les négociations ont été particulièrement difficiles et que, de fait, on peut même dire que British Airways n'a pas négocié. Une personne a effectivement toujours employé le terme «menacé» quand elle parlait des négociations. Êtes-vous du même avis? Pourriez-vous me dire aussi quand ces négociations ont eu lieu?

M. Jeannot: Elles ont eu lieu il y a un an et demi. Il y a eu environ six ou sept rondes de négociations qui ont eu lieu quelquefois à quelques mois d'intervalle. A un moment donné, les anglais ont décidé de retirer une lettre d'entente qui était annexée à l'entente bilatérale originale en vertu de laquelle Air Canada pouvait décoller de l'ouest. Ainsi donc, la menace qui pesait sur nous était que si une entente n'était pas conclue avec un certain temps, avril 1981 pour être plus précis, nous n'aurions pu décoller de l'ouest du Canada.

M. Deniger: Lorsque vous parlez de la cinquième colonne ou des cinquièmes libertés, de quoi parlez-vous exactement?

M. Jeannot: La cinquième liberté est la permission de transporter le trafic qui embarque à Londres, qui vient de Londres, jusqu'à un troisième pays, comme l'Arabie Saoudite ou Bombay. Il s'agit donc de la permission de transporter non seulement nos propres ressortissants mais aussi d'autres ressortissants, c'est-à-dire à l'échelle internationale.

M. Deniger: Est-ce que British Airways a obtenu ces droits ici? Pas vraiment, parce qu'il y aurait alors 2 points au Canada, n'est-ce pas, disons de Calgary à Toronto. Il ne s'agit donc pas de cinquièmes libertés.

M. Jeannot: Cela serait du sabotage.

M. Deniger: C'est vrai. Cela veut donc dire que vous n'êtes pas satisfait. Pouvez-vous faire quelque chose? Est-ce que la décision est finale?

M. Jeannot: Oui, c'est un fait accompli. Je pense que la seule chose que nous puissions espérer, c'est que lors des autres ententes bilatérales qui seront conclues, et il y a une négociation bilatérale avec les États-Unis qui commence, il y aura certaines négociations bilatérales avec l'Allemagne, nous pour-

[Texte]

partly compensate for the very, very rich market that will be exploited by British Airways.

Mr. Deniger: You sat through Question Period today, I saw you in the gallery. There was a question raised dealing with Mirabel and I know how sensitive an issue it is, especially for all of us in the Montreal area. I wonder if Mr. Taylor or you, Mr. Jeannot, had any magic solutions for the Mirabel problem, in terms of what I would call an acute lack of international traffic. It is the firm belief of several parties—and I am not one of them, but several parties believe the solution to Mirabel's problem would be a transfer of almost all flights from Dorval to Mirabel. Now, I must say that I do not believe in the transfer of all flights from Dorval to Mirabel. I believe in a concept that I have sort of put forth to the minister which is called an air suburb. I can see some value in that. But I would like to have your views on the situation at Mirabel, the lack of volume, and the need to do something.

• 1700

The Chairman: Mr. Jeannot:

Mr. Jeannot: Mr. Chairman, Mr. Deniger, I regret to say that I cannot see any magical solution for Mirabel. I was for a number of years the regional vice-president of Air Canada for that area and was very much interested in, and spent a fair bit of time worrying about, this particular problem. The lack of international traffic in Mirabel is essentially a function of the lack of growth of international traffic over the last few years, but also the fact that, progressively over the last decade, we have gone away from the gateway principle. Every major city in Canada wants to be directly linked to Europe or the U.K. or other parts of the world, so we are looking at an airport that is basically feeding a local need. There is still a perception in the population about the remoteness of the airport and the need to upgrade access to it. One of the difficulties is that the current terminal was designed solely for international operations and is not very well suited to domestic traffic.

It is my own opinion that to transfer BT157 domestic flights would require some additional construction. The problem of not moving too many flights there or only part of a flight, while still keeping Dorval fairly active, with Toronto being that close or New York being that close, is that the frequencies between these cities will attract people who fly to Toronto or fly to New York to catch with greater frequency flights to other points out of these cities. I think one has to be very careful in moving flights from Dorval to Mirabel.

Mr. Deniger: Thank you.

On another topic, this is the advantage of second rounds, because you can have the snappers . . .

[Traduction]

rons obtenir certains droits qui nous permettrons d'établir de nouvelles routes, qui compenseront en partie pour le marché très très vaste qui sera exploité par British Airways.

M. Deniger: Vous étiez là pendant la période de questions aujourd'hui, je vous ai vu dans la galerie. Une question a été soulevée relativement à Mirabel et je sais à quel point cette question est délicate, surtout pour nous tous de la région de Montréal. Je me demande si M. Taylor où vous, monsieur Jeannot, avez une solution miracle au problème de Mirabel qui, me semble-t-il, souffre d'un manque chronique de trafic international. Plusieurs croient fermement, mais je n'en suis pas, mais plusieurs croient que la solution au problème de Mirabel serait de transférer presque tous les vols de Dorval à Mirabel. Je dois cependant dire que je ne crois pas au transfert de tous les vols de Dorval à Mirabel. Je crois en un concept que j'ai en quelque sorte proposé au Ministre et qui est désigné sous le nom de banlieue aérienne. Je peux trouver quelque avantage à ce concept mais j'aimerais avoir votre opinion sur la situation à Mirabel, sur le manque de trafic et sur la nécessité de faire quelque chose.

Le président: Monsieur Jeannot:

M. Jeannot: Monsieur le président, monsieur Deniger, j'ai le regret de vous dire que d'après moi il n'y a pas de solution miracle au problème de Mirabel. Pendant un certain nombre d'années, j'ai agi en tant que vice-président régional d'Air Canada pour cette région, j'étais très intéressé à ce problème et j'ai passé pas mal de temps à m'inquiéter de ce problème précis. Le manque de trafic international à Mirabel est essentiellement dû au fait que le trafic international n'a pas augmenté ces dernières années, mais aussi au fait que progressivement au cours de la dernière décennie, nous avons abandonné le principe de la porte d'entrée. Toutes les principales villes du Canada veulent avoir une liaison directe avec l'Europe, le Royaume-Uni ou d'autres parties du monde, de sorte que nous cherchons un aéroport qui réponde essentiellement aux besoins locaux. La population croit toujours que l'aéroport est trop éloigné et qu'il faudrait améliorer les voies d'accès. L'un des principaux problèmes est que le terminal actuel a été conçu uniquement pour les opérations internationales et qu'il ne convient pas très bien au trafic intérieur.

D'après moi, le transfert des vols intérieurs exigerait des travaux additionnels de construction. Le problème qui se pose si l'on ne transfère pas beaucoup de vols à cet endroit ou si seulement une partie du vol est transféré, tout en faisant en sorte que l'aéroport de Dorval soit assez achalandé, alors que Toronto est tellement prêt ou que New York est tellement prêt, est que les vols fréquents entre ces villes porteront les personnes qui se dirigent vers Toronto ou vers New York à prendre les vols plus fréquents pour atteindre leur destination. Moi je pense qu'il faut agir avec prudence si l'on transfère des vols de Dorval à Mirabel.

M. Deniger: Merci.

Nous passons maintenant à un autre sujet, c'est là l'avantage des deuxième périodes de questions étant donné que vous pouvez avoir des questions-éclaircs.

[Text]

The Chairman: You have about three minutes.

Mr. Deniger: In my position as Parliamentary Secretary to the Minister responsible for Multiculturalism, I have been approached by the National Association of Canadians of Indian Origin, who, for years, have been asking for a direct flight between one point in Canada and one point in India. I am told by government officials that indeed there will be discussions in early 1981 between the Canadian government and the Indian government on some sort of a bilateral agreement. My question is: has Air Canada ever studied that route? If you have studied it, is it a route that could be feasible? Is it a route that you might be interested in and if you are not interested in it, and the route might indeed be feasible to Air India, would you have any objections to Air India's having a direct flight from Delhi, say, to Mirabel.

The Chairman: Mr. Jeannot.

Mr. Jeannot: Through the Chair, India is certainly one of the areas of interest. It is one of the fifth freedoms we have gained out of London, particularly to Bombay. The traffic in 1979 from eastern Canada to India averaged about 25 passengers a day.

Mr. Deniger: How many passengers?

Mr. Jeannot: About 25. This is still far too small, given the size of, say, a 1011-500, 244 passengers, to sustain a viable route. The whole point of gaining some fifths out of London was to be able to marry our trans-Atlantic traffic and to start developing the Indian traffic.

We had some premier discussion with Air India last year. We know they are interested in a bilateral with Canada. It is something we look forward to. We know they have things that they are interested in. We know they have fifth freedom out of Germany, for instance, to Canada and we think that at our discussions we can develop a route eventually in that area. Again, I will make the remark that through the U.K. bilateral we were restricted to three flights a week and not before 1982. It will be a slow process to build that up, but we are convinced that the Middle East is a very interesting area for Canada. There is lots of Canadian business that is growing there and in India, which is an important area, and onward to Singapore. This is a corridor that we would like to see developed in time.

• 1705

Mr. Deniger: My closing remarks, Mr. Chairman; I am very pleased with your comments on those bilaterals with India. I am still in shock when I found out it was the result of the bilateral agreement with Great Britain. I have never been a fan, or an admirer, of the talents of our government negotiators in terms of bilaterals, especially in the recent years that I have been involved in the industry. That is one thing, Mr. Chairman, that we could consider as a committee, to look into those negotiations and how, indeed, sometimes we do not get the good end of the stick. That is an example where our

[Translation]

Le président: Vous avez environ trois minutes.

M. Deniger: Lorsque j'étais secrétaire parlementaire du Ministre responsable du multiculturalisme, j'ai été contacté par la National Association of Canadians of Indian Origin qui pendant des années a demandé un vol direct entre un point au Canada et un point en Inde. Des représentants gouvernementaux m'ont dit qu'il y aura de fait, au début de 1981, des discussions entre le gouvernement canadien et le gouvernement indien au sujet d'une entente bilatérale quelconque. Je pose donc la question suivante: Est-ce que Air Canada a déjà étudié cette route? Est-ce une route, si vous l'avez déjà étudié, qui peut être rentable? Pourriez-vous être intéressé à cette route et, si vous ne l'êtes pas et si la route peut de fait être rentable pour Air India, vous objecteriez-vous à ce que Air India ait un vol direct de Delhi à Mirabel, par exemple.

Le président: Monsieur Jeannot.

M. Jeannot: L'Inde est certainement une région intéressante. C'est l'une des cinquièmes libertés que nous avons obtenues de Londres jusqu'à Bombay particulièrement. En 1979, le trafic de l'est du Canada jusqu'en Inde s'élevait en moyenne à environ 25 passagers par jour.

M. Deniger: Combien de passagers?

M. Jeannot: Environ 25. Ce nombre est beaucoup trop faible, étant donné qu'un avion de taille 1011-500 doit avoir 244 passagers pour que la route soit rentable. Nous voulions obtenir des cinquièmes libertés pour décoller de Londres afin de satisfaire notre trafic transatlantique et de commencer à développer le trafic avec l'Inde.

Nous avons eu une première discussion avec Air India l'année dernière. Nous savons qu'ils sont intéressés à conclure une entente bilatérale avec le Canada. C'est quelque-chose que nous envisageons avec plaisir. Nous savons qu'ils ont certaines choses qui les intéressent. Nous savons par exemple qu'ils ont une cinquième liberté pour décoller de l'Allemagne et atterrir au Canada et nous pensons que les discussions peuvent nous amener à établir éventuellement une route dans ce secteur. Une fois de plus, j'aimerais faire remarquer qu'en vertu de l'entente bilatérale avec le Royaume-Uni, nous sommes limités à trois vols par semaine et qui ne commenceront pas avant 1982. Il faudra beaucoup de temps pour établir quelque chose mais nous sommes convaincus que le Moyen-Orient est un secteur très intéressant pour le Canada. Il y a de plus en plus d'affaires canadiennes qui se font dans ce secteur, en Inde, qui est une région importante, et jusqu'à Singapour. Nous aimerions qu'avec le temps ce corridor soit développé.

M. Deniger: J'aimerais conclure, monsieur le président; je suis très satisfait de vos commentaires sur les ententes bilatérales avec l'Inde. Je suis encore indigné quand je réalise que tout ça est le résultat de l'entente bilatérale avec la Grande-Bretagne. Je n'ai jamais louangé ou admiré les talents des représentants gouvernementaux qui ont négocié les ententes bilatérales, surtout au cours des dernières années quand je travaillais pour l'entreprise privée. C'est quelque-chose, monsieur le président, que nous pourrions examiner en tant que comité, nous pourrions étudier ces négociations et de quelle façon en fait nous

[Texte]

national carriers, I think, are getting the bad end of the stick. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. It is a suggestion that I think is well worth consideration of the subcommittee on agenda and procedure, and I will ask our clerk to make sure that it is on the agenda for a future meeting.

Our next questioner is Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry that all but one of my colleagues from the Official Opposition have left, and I hope Mr. Reid will ask them to read the minutes tomorrow, because I am one of those who do not like people very much who say: I told you so, and now I am going to do that.

I recall when Mr. Lang was Minister the great hue and cry about having competition and more airlines into all these cities across Canada, and so that happened. I will just illustrate the City of Regina now. We have two airlines operating in and out of Regina aside from the Norcanair South—that is a third airline. In a terminal which was not big enough for one, we have worse schedules, we have fewer seats, we have more aircraft changes to make, or changes as between airlines at some other point, Winnipeg or Calgary. These are routes that Air Canada built up, established the business, built up the business, and what not, and as soon as they start making money, then the hue and cry is on for competition.

Then these other private operators want the gravy. Where the hell were they when we needed them? They would not touch us with a 10-foot pole. You know, the people of Canada established this airline, put up all the money, the people who worked for Trans Canada Airlines and Air Canada did a magnificent job of establishing a real national airline, and over the last few years every decent route that Air Canada developed and built up has been whittled away at and chewed at in the name of so-called competition and deregulation.

I wish Mr. Taylor and his officials would raise more hell about that sort of thing than worrying about privatizing into selling shares to some other guys who have been trying to cut their throats for years. In fact, get up on your hind legs and tell the government what the hell you think of their stupid policies that have been giving us worse service and everything else in the name of competition.

The deregulation in a place like Chattanooga, Tennessee, little cities isolated by deregulation—they used to have direct flights to several major cities. As soon as there was deregulation they want to go to Atlanta, Georgia first before they can go to New York or Washington or California.

[Traduction]

n'avons pas toujours le bon bout du bâton. Je pense que nous avons là un exemple d'une situation où nos transporteurs nationaux reçoivent le mauvais bout du bâton. Merci.

Le président: Merci monsieur Deniger. Je pense que cette suggestion mérite d'être prise en considération par le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure et je vais demander au commis de s'assurer qu'elle sera inscrite à l'ordre du jour d'une réunion éventuelle.

La prochaine personne qui posera des questions est M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je regrette que tous mes collègues de l'opposition officielle, sauf un, soient partis et j'espère que demain M. Reid leur demandera de lire le procès-verbal étant donné que je suis l'un de ceux qui n'aime pas beaucoup les personnes qui disent «je te l'avais dit» mais c'est maintenant ce que je vais faire.

Je me rappelle lorsque M. Lang était ministre qu'il y a eu un tollé général pour qu'il y ait de la concurrence et plus de compagnies aériennes dans toutes ces villes du Canada et il arriva ce qui devait arriver. Je vais simplement donner l'exemple de la ville de Regina. Il y a maintenant deux compagnies aériennes qui ont des routes depuis et vers Regina, outre Norcanair South, qui est une troisième compagnie aérienne. Le terminal n'était pas assez grand pour une compagnie, nous avons des horaires moins commodes, nous avons moins de sièges, nous devons plus souvent changer d'avion ou de compagnie aérienne à un autre point, Winnipeg ou Calgary. C'est Air Canada qui a établi ces routes, qui a lancé les opérations, qui les a développées et que sais-je encore, et dès qu'elle commence à faire de l'argent, il y a un tollé général pour qu'il y ait de la concurrence.

Ensuite, ces autres opérateurs privés veulent du gâteau. Où étaient-ils donc lorsqu'on avait besoin d'eux? Ils ne nous parleraient pas pour tout l'or du monde. Vous savez que ce sont les Canadiens qui ont établi cette compagnie aérienne, qui ont investi tout l'argent nécessaire, des personnes qui travaillaient pour Trans Canada Airlines et Air Canada ont fait du bon travail en établissant une vraie compagnie aérienne nationale et, ces dernières années, chaque route convenable qu'Air Canada a établie et développée a été diminuée et rognée au nom de la concurrence et de la déréglementation.

J'espère que M. Taylor et ses représentants feront plus de bruit autour de ce genre de situation au lieu de s'inquiéter de privatiser l'entreprise en vendant des actions à des individus qui ont essayé de leur couper la gorge pendant des années. De fait, soyez moins peureux et osez dire au gouvernement ce que vous pensez de leurs stupides politiques qui nous ont donné un service moins efficace et bien d'autres choses au nom de la concurrence.

La déréglementation dans un endroit comme Chattanooga, Tennessee, de petites villes isolées par la déréglementation. Ces villes avaient auparavant des vols directs vers plusieurs villes importantes. Dès que la déréglementation a été en vigueur, ils ont voulu aller d'abord à Atlanta en Georgie avant de pouvoir aller à New York, à Washington ou en Californie.

[Text]

The same thing has occurred in a place like Regina. If I want to get to Toronto I have to take a PWA flight at a certain time of day; I have to go to Winnipeg and then change to Air Canada. It is ridiculous. It is this mindless so-called deregulation that has been hurting the small and middle sized cities. It prevents a national airline like Air Canada being able to take funds from profitable routes and maintain a service at other locations in Canada where they would probably lose their shirts. But they are providing some equitable service, or reasonable service, to the whole country, not just to places where you can make a buck.

That is why I am saying: I told you so, to my friends in the Official Opposition, the same as my friends on the government side. Now it is catching up to us, and I am interested in hearing all the questions that are being raised about the problems in their little cities and the medium size cities, and Air Canada has been done in in the name of so-called competition and deregulation. It is a bunch of baloney.

Now I have got that off my chest, Mr. Chairman, in effect does this multiplicity of airlines and so-called deregulation, and so forth, in the name of competition not mean that more of Air Canada's business is turned over to other regional or transcontinental operators? We do not know what advantage that got for Canada. Does this not ultimately mean increases in fares as is occurring in the United States? Does it not weaken Air Canada's ability to use revenues from profitable routes to maintain services in less or unprofitable routes?

• 1710

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Benjamin, I may quote you in the days to come.

Mr. Benjamin: I hope so. The minister will not listen to me.

Mr. Taylor: As I tried to say earlier this morning, I think in answer to Mr. Mazankowski, I philosophically do not have too much of a problem on a route like Toronto to Vancouver for there to be a choice in competition. I do not have too much of a problem with that. The problem really comes in communities, what we call the other Canadian centres . . .

Mr. Benjamin: Smaller markets.

Mr. Taylor: . . . and we have a lot of them in Atlantic Canada, northern Ontario, to some extent southern Ontario, and in the mid-west. When you put competing carriers into those size of communities, where in communities that I am very familiar with, and I am sorry the Atlantic Canadians have all gone . . .

The Chairman: No, they have not.

Mr. Taylor: It is getting late in the day; I can only see out of one eye. But in a place like Fredericton, Moncton and Saint John, where we were trying to give sort of morning, noon and

[Translation]

La même chose s'est produite dans une ville comme Regina. Si je veux aller à Toronto, je dois prendre un vol PWA à une certaine heure du jour; je dois aller à Winnipeg et ensuite correspondre avec Air Canada. C'est cette présumée déréglementation si insensée qui a nui aux villes de petites et de moyennes tailles. A cause de cette déréglementation, une compagnie aérienne nationale comme Air Canada ne peut prendre les fonds qu'elle retire des routes rentables pour assurer un service à d'autres endroits du Canada où elle perdrait probablement sa chemise. Cependant, cette compagnie assure un service juste ou raisonnable à tout le pays et non seulement aux endroits où vous pouvez faire de l'argent.

C'est pourquoi je dis: «je vous l'avais dit» à mes amis de l'opposition officielle et à ceux qui sont du côté du gouvernement. Nous ne sommes maintenant pas plus avancés et je voudrais bien entendre toutes les questions qui sont posées relativement aux problèmes qui sont soulevés dans leurs petites villes et dans les villes de taille moyenne et Air Canada a été roulée au nom de la concurrence et de la déréglementation. C'est un non-sens.

Maintenant que j'ai dit ce que j'avais sur le cœur, monsieur le président, de fait, est-ce que cette multiplication de compagnies aériennes et de la déréglementation, etc., au nom de la concurrence, ne veut pas dire qu'une plus grande proportion des affaires d'Air Canada est confiée à d'autres opérateurs régionaux ou transcontinentaux? Nous ne savons pas quels avantages retirent le Canada. Est-ce que cela ne signifie pas en fin de compte qu'il y aura des augmentations de tarifs comme cela se produit aux États-Unis? Est-ce que cela n'affaiblit pas l'aptitude d'Air Canada à utiliser des revenus provenant d'itinéraires rentables pour maintenir ses services sur des itinéraires peu ou pas rentables?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Benjamin, il se peut que je cite vos paroles dans les jours à venir.

M. Benjamin: Je l'espère bien. Le Ministre, lui, ne m'écouterait pas.

M. Taylor: Comme j'ai tenté de le dire plus tôt ce matin, en réponse à M. Mazankowski, je crois, je dirais qu'en principe il ne me semble pas y avoir de problème de concurrence sur une route comme Toronto-Vancouver. A mon avis, il n'y a pas trop de problèmes avec ça. La difficulté vient en réalité de collectivités, ce que nous appelons les autres centres canadiens . . .

M. Benjamin: Des marchés plus petits.

M. Taylor: . . . il en existe un bon nombre dans la région de l'Atlantique, dans le nord de l'Ontario, dans une certaine mesure dans le sud de l'Ontario et dans les provinces des Prairies. Lorsque des transporteurs entrent en concurrence dans des collectivités de cette taille, dans des collectivités qui me sont très familières, et je regrette de le dire, mais les Canadiens de l'Atlantique sont tous devenus . . .

Le président: Non, ce n'est pas le cas.

M. Taylor: Il commence à être tard et je ne vois plus que d'un seul œil. Mais à des endroits comme Fredericton, Moncton et Saint-Jean, où l'on tentait d'assurer un service le matin,

[Texte]

evening service, and then when we had to share the route, it became almost . . . it was very impossible to do. Because the community just could not support two carriers, and because the other carrier had to come through at a certain time of day due to its minimum equipment, we were then forced into a certain time of day which was not the time the customer wanted. So the small- to medium-sized communities have not benefited from competition, I would suggest. Certainly the . . .

An hon. Member: Hear! hear!

Mr. Taylor: . . . U.S. experience, the last numbers I saw in the U.S., was that there were something like 300 communities in the U.S., which is still a small percentage of the total I guess, that have less service in terms of quality of service under de-regulation, simply because the carriers that could take that equipment and use it more profitably on other routes did, so a vacuum was created. So I have great sympathy and great support for Mr. Benjamin, for what you say with respect to the smaller communities.

Mr. Benjamin: The fact of the matter is that when the decision was made as a matter of government policy to allow PWA, for example, into Regina, Saskatoon and so forth, you had no choice; you had to give up some routes; you were not given any choice. In fact, it would have been an interesting exercise if Air Canada had kept those four flights a day in and out of Regina, and had said to PWA, Come on, see how much you can get away from us. Some real competition, and they would not have come near the place.

Mr. Taylor: Well, Mr. Benjamin, through the chair if I may, the position that was taken under the so-called Canadian theme of de-regulation, and I have told the present minister this, is that any future applications by regional carriers to serve communities will be at their peril.

Mr. Benjamin: Good for you.

Mr. Taylor: Now, I do not know what my shareholders will tell me to do, you know, once they are licenced, but at this point, we have said that we will not move over to accommodate the frequencies of regional carriers in the future.

Mr. Benjamin: Well, you have moved over too much already.

There is one other area I want to get into, Mr. Chairman, and I have mentioned this to Mr. Taylor. We have had correspondence and I sort of, by way, gave him a little notice. The whole concept of multimodal transportation centres in downtown areas—I am sure Mr. Taylor is aware of VIA Rail's desire to get this concept going in cities from Moncton, New Brunswick to Vancouver; large, medium and small-size cities.

[Traduction]

le midi et le soir et que nous devons alors partager l'itinéraire, il est devenu presque . . . il était tout à fait impossible d'y arriver. Parce que la collectivité ne pouvait tout simplement pas se permettre deux transporteurs et parce que l'autre transporteur devait fonctionner à une certaine période de la journée à cause de l'insuffisance de son matériel, nous étions forcés d'offrir un service à un moment de la journée qui ne convenait pas à nos clients. C'est ainsi, à mon avis, que les petites et les moyennes collectivités n'ont pas bénéficié de la concurrence. A coup sûr . . .

Une voix: Bravo!

M. Taylor: L'expérience américaine, selon les derniers chiffres que j'ai vus pour les États-Unis, révélait qu'il n'y avait que quelques 300 collectivités aux États-Unis, ce qui représente, je suppose, encore un faible pourcentage du total, où il y avait moins de service du point de vue de la qualité à cause de la déréglementation, simplement parce que les transporteurs qui avaient le matériel voulu, qui pouvaient l'utiliser d'une manière plus rentable sur d'autres itinéraires le faisaient; ainsi, un vide a été créé. J'ai par conséquent beaucoup de sympathie pour M. Benjamin et je l'appuie pleinement en ce qui concerne ce qui a été dit au sujet des petites collectivités.

M. Benjamin: En fait, le nœud de l'affaire c'est que, lors que la décision a été prise, en tant que politique gouvernementale, de permettre à PWA, par exemple, d'étendre son exploitation à Regina, Saskatoon et ailleurs, vous n'aviez pas le choix; il vous fallait laisser tomber certains itinéraires; vous n'aviez aucun choix. Au fond, il aurait été intéressant de voir ce qui se serait passé si Air Canada avait maintenu ses quatre vols quotidiens depuis et vers Regina et avait dit à PWA: «Allons, voyons quelle part de notre clientèle vous pouvez nous retirer.» Une vraie concurrence, et la société PWA ne s'y serait pas aventurée.

M. Taylor: Eh bien, monsieur le président, je dirais à M. Benjamin, si je peux me permettre, que la position qui avait été adoptée en raison de la prétendue allégation canadienne touchant la déréglementation, et je l'ai dit à l'actuel ministre, c'est que toute demande d'autorisation de desservir des collectivités que pourraient présenter des transporteurs régionaux le serait à leurs risques et périls.

M. Benjamin: Tant mieux pour vous.

M. Taylor: Maintenant, je ne sais pas ce que mes actionnaires vont me dire de faire, vous savez, une fois le permis obtenu, mais à ce stade, nous avons dit que nous ne ferions aucune concession pour favoriser la fréquence des vols des transporteurs régionaux dans l'avenir.

M. Benjamin: Eh bien vous avez déjà fait trop de concessions.

Il y a un autre sujet dont je veux parler, monsieur le président, et je l'ai mentionné à M. Taylor. Nous avons échangé de la correspondance sur cette question et j'y ai accordé une certaine attention. Il s'agit du concept de centres de transports multimodaux dans les centres d'affaires, M. Taylor doit être au courant que VIA rail souhaite l'implantation de ce concept dans les villes, grandes, moyennes et petites, et ce, de Moncton (Nouveau-Brunswick) à Vancouver.

[Text]

It so happens that the Regina one is the one under the gun and will be first. The correspondence I had is from your Mr. Laing, Vice-President, Western Region, on December 20 last year, and a letter from you, Mr. Taylor, on October 31 this year concerning the downtown Air Canada ticket office in Regina. I use this not only on account of Regina, but to illustrate a situation that is, I am sure, rampant in a number of cities across the country. I do not think there is any doubt that you have to have a downtown ticket office, aside from franchised travel agencies; you need a downtown reservation and computer service, et cetera. The location in Regina in the Toronto-Dominion Bank building on Twelfth Avenue used to have two parking spots in front of it and they were two minute zones and now they are gone. They are cramped quarters. It is a nice prestigious office space in the new Toronto-Dominion Bank building, but it does not suit the customers, it does not suit your staff, and it has not since the day you opened it. I think it was opened before you were president.

• 1715

The responses I have had from Mr. Laing and yourself worrying about—this is the other thing: CP Air wants to come into Regina in 1982. There is not enough business for one airline to do well, let alone two; now a third one wants in on the action. I hope you give them a tough fight.

But whether or not they do, that surely should not affect the fact that you need a downtown ticket office. The number of travel agencies—we are getting too many of them and they will start going bankrupt here and there—they always do: they come and go; the more you have of them, the less chance some of them have to survive.

In this concept, I would like to ask you, Mr. Taylor—if it turns out after two or three years it is not working out, well, then you can get out—about the Union Station in Regina becoming a combination rail and bus terminal. There is lots of space for not only Air Canada, but PWA are already there, they have their computers and their reservation and ticket agents in there. I believe you have already meshed some of your reservation services on your computers with VIA Rail. It is a sort of one-stop location for people who want to use whatever mode of transportation—bus, rail, air, city transit, taxi, whatever.

You lease runs out in Regina at the end of 1984. Well, by that time you would be ready to move in, during 1984. I am sure you could sub-lease it, anyway. As part of this experiment—it is not a new concept, it is not some socialist ideology; it is going on in many cities in other parts of the world, and I

[Translation]

Justement, Regina est la ville-cible et c'est là que le concept sera d'abord mis en application. J'ai reçu des lettres, à ce sujet: l'une de M. Laing, vice-président, région de l'Ouest, en date du 20 décembre de l'an dernier, et une de vous, monsieur Taylor, datée du 31 octobre de cette année; ces lettres avaient trait au bureau de vente de billets d'Air Canada, dans le centre des affaires de Regina. Je cite cet exemple, non seulement à cause de Regina, mais pour illustrer la situation qui très certainement existe à l'état latent dans un certain nombre de villes du pays. Je ne crois pas qu'il y ait aucun doute qu'il vous faille exploiter un bureau de vente de billets dans le centre des affaires, outre les agences de voyage concessionnaires. Vous avez besoin dans le centre des affaires d'un bureau de réservations et d'un service informatique, etc. Autrefois, il y avait devant votre bureau de Regina, situé dans l'immeuble Toronto Dominion Bank de la Douzième avenue, deux places de stationnement où l'on pouvait s'arrêter deux minutes, mais maintenant elles n'y sont plus. Les rues sont beaucoup trop étroites. Le bureau occupe des locaux prestigieux dans l'immeuble Toronto Dominion Bank mais qui ne convient pas aux clients, ni au personnel et ce, depuis le jour où vous l'avez ouvert. Je crois qu'il a été ouvert avant que vous ne soyez nommé président.

La réponse de M. Laing et celle que j'ai reçue de vous-même, dans laquelle vous manifestez votre inquiétude sur le sujet est l'autre point: CP Air veut avoir accès à l'aéroport de Regina en 1982. Le trafic n'est pas suffisant pour qu'une compagnie aérienne réussisse, encore moins deux; et maintenant une troisième veut entrer dans le jeu. J'espère que vous leur ferez une chaude lutte.

Mais que cela se produise ou non ne changera en rien la nécessité pour vous d'avoir un bureau de vente de billets dans le centre des affaires. Le nombre d'agences de voyage—il y en a déjà trop et sous peu les unes et les autres se mettront à déclarer faillite—c'est toujours le cas: elles vont et viennent; plus il y en a, moins il y a de chance de survie.

Dans cet ordre d'idée, j'aimerais vous demander, monsieur Taylor, votre avis sur un point—s'il arrive qu'après deux ou trois ans les affaires ne marchent pas, et bien vous pouvez toujours abandonner—le point dont je parle est celui de la gare ferroviaire de Regina qui deviendrait un terminus de chemin de fer et d'autobus. Il y a beaucoup d'espace là, non seulement pour Air Canada, et PWA y a déjà un bureau qui abrite ses services informatiques et de réservations ainsi que ses agents de vente de billets. Si je ne me trompe, vous avez déjà intégré certains de vos services de réservations par ordinateur à ceux de VIA Rail. Cette gare est, si l'on peut dire, un lieu central où les gens peuvent utiliser le mode de transport qu'ils désirent: autobus, chemin de fer, avion, réseau de transport urbain, taxi ou autre.

Votre bail à Regina échoit à la fin de 1984. Eh bien! d'ici à ce moment-là vous seriez prêts à déménager à la gare en 1984. Je suis certain que vous pourriez sous-louer votre espace de toute façon. Dans le cadre de cette expérience, ce n'est pas un nouveau concept ni une idéologie socialiste, cela se passe dans

[Texte]

have seen them. It seems to me it would certainly, if not reduce, hold down your costs at your ticket offices.

Every mode of transportation complains they lose money on their terminals. The buses complain, the railways complain, everywhere in the world. Surely all of you getting together, this kind of co-operation rather than competition, makes it better for each carrier, whatever the mode, and makes it better for the customer. For example, in downtown Regina with that new Cornwall Centre going into place, the city planners have shown me how this fits in beautifully with that massive volume of pedestrian and vehicle traffic. You have a better location.

I do not accept the reasons that have been put forward by both Mr. Laing and yourself over the past year. May I have some assurance you would be prepared to sit down with VIA and Saskatchewan Transportation Company and either lease space or get in on the act with some ownership, or even just initially leasing space, and move the operation off Twelfth Avenue into the Union Station as soon as they have it all refurbished? They could even do part of the refurbishing to suit your needs.

The Chairman: You may not realize it, Mr. Benjamin, but that was your final question.

Mr. Benjamin: Well, that is the second area I wanted to cover.

This is important, as a first place, as an experiment—it is not an experiment; hell, it is a proven thing—but a first place in Canada for other places: Moncton want it; Saint John wants it; Vancouver.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Benjamin, I thought Moncton was going to get the first one. But if it has to be Regina, I guess it has to be Regina.

I have not talked to Frank Roberts about the Regina one. I know the correspondence you and I have had and Dunc Laing has had. I have talked to Frank Roberts about what was at one time proposed in Moncton, as a concept; and as a concept I would think for the smaller type of communities—not the Montreal's and the Toronto's and the Vancouver's I do not think, because we have seen downtown terminals try to operate in those big communities and now enough people want to use them; in other words, the cities are so spread out—it may have a usefulness in cities the size of Regina or Moncton. I will be quite prepared, along with Mr. Jeannot, who has to look after the airline day to day, to examine this Regina proposition, thoroughly if it is now active, to see whether or not it is something we could support as a useful contribution to transportation in western Canada. As I mentioned earlier this

[Traduction]

bien des villes dans d'autres parties du monde, je l'ai vu de mes yeux. Il me semble que cette initiative contribuerait certainement à stabiliser vos coûts à vos bureaux de billets, si ce n'est à les réduire.

L'administration de chaque mode de transport se plaint de perdre de l'argent à ses terminus: les compagnies d'autobus, les compagnies de chemins de fer, toutes se plaignent et ce, partout dans le monde. Il est certain que si tous les intéressés se réunissaient, ce genre de collaboration, plutôt que la concurrence, se révélerait plus avantageuse pour chaque transporteur, quel que soit le mode de transport, et bénéficierait davantage au client. Par exemple, à l'égard du quartier des affaires de Regina, où l'on est à ériger le nouveau centre Cornwall, les urbanistes ont démontré combien de centre s'intégrerait harmonieusement avec le flot de piétons et de voitures. Votre emplacement est encore meilleur.

Je n'accepte pas les raisons que M. Laing et vous-même avez invoquées au cours de la dernière année. Puis-je avoir quelque assurance que vous rencontrerez les gens de VIA et de la compagnie de transport de la Saskatchewan et vous étudierez la possibilité ou de louer de l'espace, ou d'acheter de l'espace en copropriété, ou même tout simplement, pour commencer, de louer de l'espace et de déplacer votre centre d'exploitation de la Douzième avenue à la Gare centrale dès que cette gare aura été rénovée? Une part de la rénovation pourrait même être effectuée en fonction de vos besoins.

Le président: Peut-être ne vous en rendez-vous pas compte, monsieur Benjamin, mais c'était là votre dernière question.

M. Benjamin: Eh bien, c'était le deuxième sujet dont je voulais parler.

Cela est important, en tant que premier emplacement, en tant qu'expérience—ce n'est d'ailleurs pas une expérience, grand dieu! la chose a été prouvée—mais en tant que premier endroit au Canada en tant que point de départ pour la construction d'autres établissements: Moncton en a manifesté le désir; Saint-Jean en a manifesté le désir; Vancouver aussi.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur Benjamin, je croyais que la chose allait d'abord se faire à Moncton, mais si ce doit être à Regina, eh bien, il faudra bien que ce soit à Regina.

Je n'ai pas parlé à Frank Roberts au sujet de l'emplacement de Regina. Bien sûr, il y a la correspondance que vous avez échangée avec moi et avec Dunc Laing. J'ai parlé à Frank Roberts de ce qui avait été proposé à un moment donné, à Moncton, comme concept; comme concept, je pense aux collectivités plus petites: pas à Montréal, ni à Toronto, ni à Vancouver; ce n'est pas celles-là que je ne pense parce qu'on a déjà tenté d'exploiter des terminus dans le centre des affaires de ces grandes collectivités mais il n'y a pas assez de gens qui sont intéressés à servir; en d'autres termes, les villes sont tellement étendues que ce genre de concept peut avoir une certaine utilité dans des villes de l'importance de Regina ou de Moncton. Je suis bien prêt, avec M. Jeannot qui est chargé des opérations quotidiennes de la compagnie aérienne, à examiner en profondeur la proposition concernant Regina, si elle est

[Text]

morning, we are looking for opportunities to become more involved in the communities, in western Canada particularly, and if this is one of those opportunities, then I assure you I will get back to you personally on what we have done about it.

• 1720

Mr. Benjamin: I would like you to help to get rid of some food-dragging in the Ministry of Transport and Treasury Board . . .

The Chairman: That may be out of Mr. Taylor's terms of reference.

Mr. Taylor: I will commit Mr. Jeannot—I will not ask him to commit—I will commit Mr. Jeannot to talk to Frank Roberts and see what we can do about it.

Mr. Benjamin: Swell. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Our next questioner is Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, one last word on wine today about the problem you have had and that many of us have experienced, the problem at the restaurant: that you are not usually offered a choice; you have to fight for a domestic product, and then those offered are not of the quality grades which are now known in the market and which the wineries can supply.

Mr. Taylor: Through the chair to you, Mr. Reid, I had a good bottle of Inniskillen wine—I did not drink the whole bottle, but I had . . .

Mr. Reid (St. Catharines): But you got it.

Mr. Taylor: . . . I had some Inniskillen wine for lunch today.

Mr. Reid (St. Catharines): I am glad you fared better than I have, mostly; because when we attend, we usually bring our own and have it chilled.

The Chairman: Perhaps you would invite the chairman some day, Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): That would be a pleasant occasion, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, I have not experienced any real adverse effect with respect to Air Canada reservations, nor have I received too many complaints. We were told by Mr. Roberts on previous occasions, though, that VIA Rail has indicated a desire to integrate its reservation system with that of Air Canada. What is the present status of that integration process? Has Air Canada experienced any adverse result by reason of this coordinated effort, to the degree that it has been so coordinated? And where is it going from a coordinated, integrated process of reservations?

[Translation]

toujours à l'étude, pour voir si on peut lui donner notre appui et contribuer de manière utile au transport dans l'Ouest du Canada. Comme je l'ai dit ce matin, nous cherchons l'occasion de participer davantage aux activités des collectivités, notamment dans l'Ouest du Canada, et si c'est là une de ces occasions, eh bien, je puis vous assurer que je vous ferai savoir personnellement ce que nous avons fait à ce sujet.

M. Benjamin: J'aimerais vous aider à mettre fin aux retards indus du ministère des Transports et du Conseil du Trésor . . .

Le président: Ce n'est peut-être pas du ressort de M. Taylor.

M. Taylor: Je vais confier à M. Jeannot, je ne lui demanderai pas de confier la tâche à un tiers, je vais demander à M. Jeannot de parler lui-même à Frank Roberts pour voir ce qui peut être fait à ce sujet.

M. Benjamin: Parfait. Merci.

Le président: Merci monsieur Benjamin.

Le prochain intervenant est M. Reid.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

Monsieur Taylor, un dernier mot aujourd'hui au sujet du vin. Le problème que vous avez éprouvé et que nombre d'entre nous ont éprouvé également, je veux parler du problème au restaurant, à savoir qu'habituellement on ne vous offre pas un choix de vins; il faut se battre pour obtenir un produit national et alors les vins qui sont offerts ne sont pas la qualité de ceux que l'on trouve sur le marché et que les fabricants de vins peuvent fournir.

M. Taylor: Monsieur le président, je dirai ici à monsieur Reid que j'ai eu une bonne bouteille de vin Inniskillen—je n'ai pas bu toute la bouteille mais j'ai eu . . .

M. Reid (St. Catharines): Mais vous en avez eu une.

M. Taylor: . . . J'ai en fait bu du vin Inniskillen aujourd'hui même, au déjeuner.

M. Reid (St. Catharines): Je suis heureux de voir que vous avez eu plus de chance que je n'en ai eue bien des fois, parce que lorsque nous tenons des réunions, nous apportons habituellement nos propres bouteilles et les faisons réfrigérer.

Le président: Peut-être inviterez-vous le président un de ces jours, monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je m'en ferais un plaisir, monsieur le président.

Monsieur Taylor, je n'ai pas eu vraiment de mauvaises expériences avec Air Canada en ce qui concerne les réservations et je n'ai pas non plus reçu trop de plaintes. M. Roberts nous a dit à diverses occasions déjà que VIA Rail avait manifesté le désir d'intégrer son système de réservation à celui d'Air Canada. Quelle est la situation actuelle pour ce qui a trait à l'intégration? Est-ce que Air Canada a eu des résultats désastreux à cause de cet effort de coordination, dans la mesure où il y a eu coordination? Et qu'est-ce qui viendra après le processus de coordination et d'intégration?

[Texte]

Mr. Jeannot: Reser VIA, which is their reservation system, was developed by Air Canada through specification of VIA and the system is now operating. Now, the system at this point in time is autonomous in the sense that, even though it makes use of the Air Canada machinery, it is a system that is not yet interlinked between the two, but plans are to do that.

In a broader context, we have been doing an integration of reservation systems between the media networks in North America with two major U.S. airlines, for that matter, and there are plans to ensure that the schedules of VIA are also shown on the networks of Air Canada so that intermodal types of reservations can eventually be made. I could not be precise in terms of a timing of this but I know that it is being considered and being actively worked on.

At the end of such a program, in other words, through one of the terminals in a travel agency or in a ticket office, a person could look up an Air Canada flight and could also look up a VIA Rail train, and could make reservations interlinking both, if that is what the client wants.

Mr. Reid (St. Catharines): For those of us, Mr. Chairman, who are looking forward to a greater integration of transportation modes, is Air Canada itself taking a positive approach with respect to integrating schedules, integrating modes, and talking in terms of different spheres where energy factors, travel factors could prevail, where economics should dictate?

Mr. Jeannot: Well, from an electronic point of view, we have been at work since the early '70s in building an electronic network that was capable of integrating all the travel information in Canada. All the regional carriers are part of that network today; Reser VIA is part of that network; information about a growing number of hotels, for instance, is in there; and some work has even gone on with regard to ferries in Atlantic Canada and B.C. So that the integration of travel information is taking place on that network.

• 1725

When you talk about integrating schedules now, one of the difficulties encountered is that we must often compete with the same people with whom we are trying to co-operate, so we have to balance what is considered to be a competitive action against what is considered to be a co-operative action. This must be done in order to make sure that, finally, the client has the best choice on one end from a competitive point of view and, also, enjoys the best interlining from a connecting point of view.

Mr. Reid (St. Catharines): I recognize that there are some areas wherein competition exists directly on routes, but would

[Traduction]

M. Jeannot: Reser VIA, tel est le nom de leur système de réservation, a été mis au point par Air Canada suivant les exigences de VIA et le système est maintenant en exploitation. A l'heure actuelle, il est autonome en ce sens que même s'il fait appel aux machines d'Air Canada, les deux systèmes ne sont pas reliés, mais on prévoit qu'ils le seront.

Dans un contexte plus large, nous avons procédé, à cette fin, à une intégration des systèmes de réservation aux réseaux d'information en Amérique du Nord en collaboration avec deux grandes compagnies aériennes des États-Unis et l'on prévoit que les horaires de VIA seront également indiqués sur les réseaux d'Air Canada de sorte que les réservations pour divers modes de transport internationaux puissent être éventuellement effectuées. Je ne pourrais être précis à l'égard de l'échéance de ce programme mais je sais qu'il est actuellement à l'étude et qu'on y travaille activement.

Quand ce programme prendra fin, en d'autres termes, lorsqu'il sera mis en application par la voie d'un terminal dans une agence de voyage ou dans un bureau de vente de billets, tout voyageur pourra consulter l'horaire des vols d'Air Canada et en même temps prendre connaissance de l'horaire des trains de VIA Rail et faire des réservations ou faire la correspondance entre les deux, si c'est ce que le client veut.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le président, ceux d'entre nous qui espèrent une plus grande intégration des modes de transport pourraient se demander si la société Air Canada aborde elle-même la question de façon positive pour ce qui a trait à l'intégration des horaires, à l'intégration des modes de transport et aussi pour ce qui est des divers continents où les facteurs d'énergie et de déplacement entrent en ligne de compte, où les lois de l'économie s'imposent?

M. Jeannot: Eh bien, du point de vue de l'électronique, nous cherchons depuis le début des années 70 à élaborer un réseau électronique qui soit capable d'intégrer tous les renseignements sur les voyages au Canada. Tous les transporteurs régionaux font aujourd'hui partie de ces réseaux. Reser VIA en fait également partie. Le réseau contient par exemple des renseignements relatifs à un nombre croissant d'hôtels. Une partie du travail concerne même les traversiers des provinces maritimes et de la Colombie-Britannique. Aussi peut-on dire que l'intégration des données de voyage se poursuit sur ce réseau.

Vous parlez d'intégrer les horaires mais, à ce propos, l'une des difficultés que nous rencontrons vient du fait qu'il nous faut souvent faire concurrence aux mêmes gens avec qui nous essayons de collaborer; par conséquent, nous devons peser le pour et le contre des activités jugées concurrentielles et de certaines autres considérées comme de la collaboration. Cette mesure est nécessaire, si nous voulons nous assurer que, en fin de compte, le client puisse faire un meilleur choix entre les diverses compagnies qui se font concurrence, tout en bénéficiant d'une meilleure correspondance intercompagnies.

M. Reid (St. Catharines): Je reconnais que dans certains secteurs, la concurrence existe sur le parcours même, mais

[Text]

would have and his people, would be whether or not that community is now being adequately served by the travel agency trade—how many travel agents there are there, are they doing a good job or are they not doing a good job—because when we move into a community like that where the travel agency is, in fact, handling the market, they resist us coming in. Now, we have to understand why it is that we would go into that market. If the market is not being served, we might go in because of a vacuum that existed. If it is well served by the travel agency trade, and they are doing a good job of marketing our product and promoting our product, then we would probably not go in because we do not serve St. Catharines directly. The point I made about usually having a downtown presence related to the points that we serve directly, we would look at it from the standpoint of whether or not there are adequate market outlets in that community that do the job now. If they are not, then we would perhaps move to do one of a number of things.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Taylor, at page three, it says: "Service to Canadians continues to be a primary objective..." and on page five it says: "...we are operating a greater number of flights with smaller aircraft in order to meet customer requirements for frequency." As you know, I come from the City of London, Ontario, with a population of 297,000 and 300,000 additional people in the area. Will you tell me why Air Canada reduced the service to London and put in Great Lakes, or "Great Shakes", as we know it, because the service is terrible.

Mr. Benjamin: It is government policy.

Mr. Turner: We have very grave concerns, the business community in particular, and Londoners in general, concerning the quality of services provided by the air carriers out of London, Ontario. Now, what possible actions to improve the situation is Air Canada going to take and what are Air Canada's immediate and long-term policies with regard to air traffic in southwestern Ontario and, in particular, the City of London and area? We are very concerned and nothing is happening.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: I will comment in a general way, Mr. Turner, and then I will ask Mr. Jeannot to comment specifically about some of the questions you may have on the schedule.

• 1725

The London-Toronto service is one that, of course, we all know is being operated by Great Lakes Airlines. We are providing handling to them and our reservation system at Terminal 2 to try to help them maintain a viable operation. Some years ago, when the airline was under different ownership, they were serving Sarnia-Toronto direct, and then

[Translation]

mon avis M. Jeannot et son personnel c'est de savoir si oui ou non la collectivité est desservie adéquatement par les agences de voyage, combien il y a d'agents de voyage dans cette région, s'ils s'acquittent bien ou non de leur travail parce que, en fait, lorsqu'on s'installe dans une collectivité comme celle-là, où en réalité c'est l'agence de voyage qui a la main haute sur le marché, les agents manifestent une certaine résistance à nous voir nous y installer. Par ailleurs, il faudrait comprendre quelles sont les raisons qui motivent notre entrée sur ce marché. Si le marché n'est pas servi, il se peut que notre arrivée comble un vide. S'il est bien servi par les agents de voyage et que ceux-ci réussissent bien à commercialiser et à promouvoir nos produits, alors nous ne nous installerions probablement pas à cet endroit parce que nous ne desservons pas St. Catharines directement. Pour ce qui est d'avoir habituellement un bureau dans le centre des affaires et dans les localités que nous desservons directement, avant d'agir, en ce sens, nous chercherions à savoir si le marché de cette collectivité possède ou non pour s'acquitter de la tâche. Sinon, nous songerions peut-être à faire une chose parmi d'autres.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Reid. A votre tour monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le Président, monsieur Taylor, à la page trois, on lit: «Le service offert aux Canadiens continue à être un des premiers objectifs...» et plus loin, à la page cinq: «Nous offrons maintenant un plus grand nombre de vols sur des avions plus petits de manière à satisfaire les besoins des clients en matière de fréquence.» Comme vous le savez, je viens de London (Ontario) dont la population est de 297,000, en plus des 300,000 autres habitants dans la région. Pouvez-vous me dire pourquoi Air Canada a réduit ses services à London et laissé la place à Great Lakes ou «Great Shakes» comme nous l'appelons parce que le service est terrible?

M. Benjamin: C'est la politique du gouvernement.

M. Turner: Nous sommes réellement préoccupés, le milieu des affaires en particulier et les gens de London en général, par la qualité des services fournis par les transporteurs aériens à l'aéroport de London (Ontario). Eh bien, quelle mesure éventuelle la société Air Canada va-t-elle prendre pour améliorer la situation et quelles sont ses politiques à court et à long terme en ce qui concerne le trafic aérien dans le sud-ouest de l'Ontario et, notamment, dans la ville de London et la région avoisinante? Nous sommes très ennuyés; rien ne bouge.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je vais faire des commentaires d'ordre général, monsieur Turner, et je demanderai ensuite à M. Jeannot de répondre de manière plus précise à certaines des questions que vous pourriez poser concernant les horaires.

Nous savons tous, bien sûr, que l'itinéraire London-Toronto est exploité par la Great Lakes Airlines. Nous lui assurons les services de manutention et de réservation à notre terminal 2 afin de l'aider à maintenir une exploitation viable. Il y a quelques années, lorsque la compagnie appartenait à d'autres propriétaires, elle desservait Sarnia-Toronto directement et

[Texte]

Sarnia, with minimum frequency stops at London, and they were near, I guess, to insolvency. So the airline sold into new ownership and the policy decision was taken to allow them to have the so-called open rights London to Toronto. We were encouraged to work with them, which we did, to handle them on the ground and, in fact, to allow them to increase their frequency and become the carrier on the local service, London to Toronto.

We still value the London market and we are still in the London market on the east-west route. We have one flight through London to Cleveland, which is not the greatest operation in the world but it does provide some connecting traffic, and we will probably continue it. But the London-Toronto route, which is the one I think you are referring to, the local route, London-Toronto, is a route designated to Great Lakes Airlines, and we are cooperating with them to try to make their service achieve a standard that would be close to what we would do if we were there. Only the public can judge whether it is or not. That is the general answer to your question, Mr. Turner.

Mr. Turner: If Great Lakes are making money where Air Canada, I understand, were making money, why did you give it up? The situation is now that you make reservations on the direct flight from London to Ottawa; on the last five trips they dumped me off in Toronto. I was supposed to be here at 10 o'clock in the morning, I arrived here at 2 o'clock in the afternoon. They just make an announcement, that the flight is terminated. Nobody knows why. Then you go to the Air Canada desk and he does not know what is going on. Finally you get a flight. We just cannot accept this. You were making money there before, and all of a sudden you leave. Why?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Turner: You must have had a reason for giving this service away.

Mr. Taylor: I would suggest, Mr. Turner, that if we were to go back on the London-Toronto route, Great Lakes could not survive on the Sarnia—Toronto route. This is where we get into broader areas of policy as to how many carriers are going to be serving these regional markets in this country.

Mr. Turner: We had no complaints with Air Canada's service before, but we have all kinds of complaints now and we want Air Canada back in there. We do not care about Great Lakes, you can take them over and do whatever you want with them, we just do not want them anymore.

An hon. Member: Tell that to . . .

Mr. Turner: I have told it to them, and exactly what you said, "I told you so." I told the Chamber of Commerce 10 years ago, when this subject came up, exactly what was going to happen. It has happened, exactly the same as in Regina. Nobody has listened. Surely, an area with approximately 500,000 to 600,000 people is entitled to good Air Canada service, and we are not getting it. Your direct flight is excellent, we have no complaints with Air Canada, it is that we

[Traduction]

puis Sarnia, avec un très petit nombre d'arrêts à London, pour enfin en arriver, je crois, à être presque insolvable. Aussi, la compagnie aérienne a été vendue à un nouveau propriétaire et les responsables politiques lui permirent de se prévaloir de ce que nous appelons un droit de circulation libre entre London et Toronto. On nous a demandé de collaborer avec elle, ce que nous avons fait pour la manutention au sol et, de fait, pour lui permettre d'accroître le nombre de ses vols et devenir un transporteur local entre London et Toronto.

Nous nous intéressons toujours au marché de London et nous y avons toujours notre place sur l'itinéraire est-ouest. Un de nos vols vers Cleveland fait escale à London. Ce n'est pas la ligne la plus rentable au monde, mais elle assure certaines correspondances et nous la maintiendrons sans doute. Cependant, l'itinéraire London-Toronto, auquel vous faites allusion, je crois l'itinéraire local London-Toronto est un itinéraire réservé à la Great Lakes Airlines; nous ne faisons que collaborer avec elle pour que ce service se rapproche du niveau de qualité que nous aurions assurée si nous l'avions offert. Seul le public peut juger si ce niveau est effectivement atteint. Voilà, de manière générale, notre réponse à votre question, M. Turner.

M. Turner: Si la Great Lakes enregistre des bénéfices là où Air Canada, si je ne me trompe, en faisait aussi, pourquoi a-t-on abandonné le service? Actuellement, on peut faire des réservations sur le vol direct de London à Ottawa; mais lors de mes cinq derniers voyages, on m'a laissé à Toronto. Je devais être ici à 10 heures le matin et je suis arrivé à 14 heures de l'après-midi. On annonce simplement que le vol est interrompu. Personne ne sait pourquoi. Si vous vous adressez au comptoir d'Air Canada, on vous répond qu'on ne sait pas ce qui se passe. Finalement, on vous assure d'un vol. Cela est tout simplement inacceptable. Vous faisiez de l'argent auparavant et tout d'un coup, vous partez. Pourquoi?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Turner: Vous devez avoir une raison pour avoir interrompu ce service.

M. Taylor: A mon avis, M. Turner, si nous devons exploiter de nouveau l'itinéraire London-Toronto, la Great Lakes ne pourrait survivre sur l'itinéraire Sarnia—Toronto. C'est là qu'entrent en jeu des politiques plus vastes, à savoir combien de transporteurs vont desservir les marchés régionaux du pays.

M. Turner: Aucune plainte n'avait été formulée à l'endroit d'Air Canada auparavant, mais nous recevons toutes sortes de plaintes maintenant, et nous voulons qu'Air Canada revienne. On se fout de la Great Lakes, vous pouvez l'acheter et en faire ce que vous voulez. On ne veut tout simplement plus l'avoir.

Une voix: Dites cela à . . .

M. Turner: Je le leur ai dit, et ils ont répondu exactement ce que vous avez dit: «Je vous l'avais dit». Il y a dix ans, lorsque ce sujet est venu sur le tapis, j'avais d'ailleurs prédit à la Chambre de commerce exactement ce qu'il allait se produire. Et cela s'est produit effectivement, exactement comme à Regina. Personne n'a écouté. Sûrement, une région de 500,000 à 600,000 habitants a droit à un bon service de la part d'Air Canada et nous ne l'obtenons pas. Votre vol direct est excellent et nous

[Text]

want you to take over Great Lakes. You were making money, if you can take over Nordair, you can take over this outfit. We are fed up with it.

Mr. Taylor: I am still having a little trouble with the last airline that I took over.

Mr. Turner: But you were making money before, because the statement came out saying that you were making money. So why did you give up that line?

Mr. Taylor: I think I have tried to answer the question, Mr. Turner.

Mr. Turner: I do not buy your answer, sir, because if you were making money, why give it up? If you were losing money, then I would buy your answer, but that was not the situation with London or the surrounding area.

Mr. Taylor: I cannot really solve your problem. The only thing I can assure you of is that we will work with Great Lakes Airlines and if some day they come up for sale, we may look at them—if I thought I might be left to keep them after I bought them. We will certainly work with Great Lakes to try to do what we can to see that their service is meeting the community's needs, but they are the licensed carrier on the route now and certainly if we went back on they would be run off the route.

Mr. Turner: I want to move into another area. You said that you had four pension plans on Air Canada. Are these pension plans fully portable? In other words, if you fire an employee or he quits, can he take the pension plan with him or is it locked in until he is age 60 or 65?

• 1740

Mr. Taylor: Through the chair, there is a vesting rule in the pension plans, which I cannot quote to you, Mr. Turner, but I would be glad to get it for you. By and large, they are not portable in the sense of moving the fully-funded portion, both company and employee portion.

Mr. Turner: We will take a look at this because this is one of the basic problems with unemployment we have now. A man will not be hired by any management because he is locked into another pension scheme and does not fit into the employer's pension scheme. This is one of our basic problems.

Can you tell me why officials contribute nothing to the pension plan? They are in the higher echelon of salaries and yet the employee has to pay. Why? Why should they not have to pay the same?

Mr. Taylor: For the simple reason, Mr. Turner, that I cannot compensate my officials in the manner in which they can be compensated in other industry and I have to sort of look

[Translation]

n'avons pas à nous plaindre de vos services. Ce que nous voulons, c'est que vous achetiez la Great Lakes. Vous faisiez de l'argent. Si vous avez pu acheter Nordair, vous êtes certainement capable d'acquérir cette entreprise. Nous en avons assez d'elle.

M. Taylor: J'ai encore quelques problèmes avec la dernière compagnie aérienne que j'ai acquise.

M. Turner: Mais vous faisiez de l'argent auparavant, car les états financiers ont révélé que vous faisiez de l'argent. Alors pourquoi avez-vous cédé cette ligne?

M. Taylor: Il me semble que j'ai essayé de répondre à votre question, M. Turner.

M. Turner: Je n'accepte pas votre réponse, Monsieur; vous faisiez de l'argent, alors pourquoi avez-vous cédé? Si vous aviez perdu de l'argent, alors j'accepterais votre réponse, mais ce n'est pas le cas en ce qui concerne London et la région avoisinante.

M. Taylor: Je ne peux vraiment pas résoudre votre problème. Tout ce que je peux vous assurer, c'est que nous essaierons de travailler avec la Great Lakes Airlines et si un jour elle est mise en vente, nous examinerons la possibilité de l'acheter—si je pensais pouvoir la garder par la suite. Il est certain que nous essaierons de voir, avec la Great Lakes, ce qui peut être fait pour que son service réponde aux besoins de la collectivité. Elle est cependant le transporteur autorisé sur cet itinéraire et si nous devons de nouveau y avoir accès, elle ne pourrait sûrement plus l'exploiter.

M. Turner: J'aimerais maintenant parler d'autre chose. Vous avez dit que vous aviez quatre régimes de retraite à Air Canada. Ces régimes sont-ils transférables intégralement? En d'autres termes, si vous congédiez un employé ou qu'il quitte son emploi, peut-il transférer son régime de retraite, ou celui-ci est-il bloqué jusqu'à ce que l'employé ait atteint 60 ou 65 ans?

M. Taylor: Je répondrai ici que les régimes de retraite comprennent une clause d'entrée en possession que je ne peux vous citer M. Turner, mais que je me ferai un plaisir de vous obtenir. En principe, ils ne sont pas transférables, en ce sens que l'employé ne peut entrer en possession du plein montant soit la part versée par la compagnie et celle versée par l'employé.

M. Turner: Nous examinerons cela, car c'est un des problèmes fondamentaux liés au chômage que nous connaissons maintenant. Une personne n'est pas engagée par une entreprise parce qu'elle se trouve assujettie à un autre régime de retraite qui ne peut être intégré à celui de son nouvel employeur. C'est un de nos principaux problèmes.

Pouvez-vous me dire pourquoi les cadres supérieurs ne contribuent nullement au régime de retraite? Ce sont eux qui reçoivent les salaires les plus élevés et pourtant ce sont les employés des bas échelons qui doivent payer. Pourquoi? Pourquoi les cadres supérieurs sont-ils exemptés de payer le même montant que les employés?

M. Taylor: Pour la simple raison, monsieur Turner, que je ne peux rémunérer mes cadres supérieurs de la même manière que dans une autre industrie il me faut donc employer tous les

[Texte]

for as many ways as I can. It simply becomes a competitive mechanism that I have used in order to have my executive compensation come somewhat close to what the market for those executives would be in the outside world.

Mr. Turner: Like Mr. Benjamin, I am opposed to this bill in the House right now about the judges. I think everybody should pay. There is no such thing as a free lunch. I do not care whether you are the president or the lowest on the totem pole, you should contribute.

Mr. Taylor: I feel, Mr. Turner, that my executives are in fact paying, and paying heavily, in terms of their time and their energy and the contribution that they are making to the company. They are paying in the sense that they could be far better paid in outside industry than I can pay them.

Mr. Turner: Well, I am sorry, I do not agree with that, because there is no such a thing as a free lunch, sir. You have to buy, and if you are going to buy a pension plan we all should contribute. To me, that is democracy; I do not think, once again, there is a free lunch. I presume it applies to CNR and I will take a shot at them when they are here. I do not believe in that; I think you contribute. We have too many freeloaders. I am sorry to say that but you should contribute.

Mr. Taylor: Mr. Turner, I guess you and I probably just cannot agree on this one but I certainly do not believe that my executives are freeloaders.

Mr. Turner: Well, I disagree, and I know thousands of Canadians think you should pay your way and that is the situation. There is no such thing as anything free; you pay. You make big money, you should contribute.

Mr. Taylor: I guess you and I just disagree on that.

Mr. Turner: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Benjamin has asked if he might have another question or two. I think we can indulge him for another five minutes or so.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman, I appreciate it. I just outlasted all these other guys, you see. Mr. Reid is going to dream up some more too.

Before this meeting dissolves, instead of adjourns, Mr. Chairman, we appreciate the time that Mr. Taylor and his officials have spent with us. I know we all feel bad, but it is because of what is going on in Parliament these days that we have not had a better attendance at the committee. But I think all four of us who are here will promise to try to have a much better turnout when you are here with your annual report next spring. I presume we will have the chance to hear from you again, probably around March or April.

For the record, Mr. Chairman, I just wanted to add to what I had said earlier on this matter of deregulation in regional

[Traduction]

moyens à ma disposition pour compenser ce fait. Il s'agit tout simplement d'un mécanisme de concurrence que j'ai utilisé pour assurer à mes cadres supérieurs une rémunération qui se rapproche de celle qu'ils recevraient ailleurs.

M. Turner: A l'instar de M. Benjamin, je m'oppose au projet de loi qui est devant la Chambre des communes à l'heure actuelle, concernant les juges. Je pense que tout le monde devrait payer. Personne ne doit faire l'objet de faveurs. Que vous soyez président ou éboueur, que importe, vous devriez contribuer.

M. Taylor: J'estime, monsieur Turner, que mes cadres supérieurs payent, de fait, et payent lourdement en temps et en énergie, ainsi que par leur contribution à la compagnie. Ils payent leur part en ce sens que dans l'industrie privée, ils pourraient recevoir une bien meilleure rémunération que celle que je peux leur accorder.

M. Turner: Eh bien, je regrette, je ne suis pas d'accord avec vous car je pense que personne ne doit faire l'objet de faveurs, monsieur. Il vous faut acheter et si vous devez acheter un régime de retraite, vous devez contribuer comme tout le monde. C'est ce que j'appelle la démocratie; je le répète, personne ne doit faire l'objet de faveurs. Je suppose que la même chose se passe au CN et je ne manquerai pas de le dire lorsque ses représentants seront devant nous. Cela ne doit pas se passer comme ça; à mon avis, vous devez contribuer. Il y a trop de resquilleurs. Je regrette, mais vous devez contribuer.

M. Taylor: Monsieur Turner, je crois que vous et moi ne pourrions jamais nous entendre sur ce point. Chose certaine, je ne crois pas que mes cadres supérieurs soient des resquilleurs.

M. Turner: Eh bien, je ne suis pas d'accord et je connais des milliers de Canadiens qui pensent que vous devriez payer comme les autres et voilà! La gratuité, ça n'existe pas; vous devez payer. Vous faites beaucoup d'argent et vous devez contribuer.

M. Taylor: Eh bien, je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Turner: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner. M. Benjamin a demandé s'il pouvait poser une autre question. Je crois bien qu'on peut lui accorder encore quelque cinq minutes.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président, je l'apprécie. D'autant plus que j'ai simplement persisté plus que ces autres personnes. M. Reid lui aussi va penser à quelque chose d'autre à dire.

Avant que cette réunion ne se termine plutôt que d'être ajournée, monsieur le président, nous tenons à remercier M. Taylor et ses cadres supérieurs pour le temps qu'ils ont passé avec nous. Je sais que nous sommes tous déçus de ce qui se passe au Parlement ces jours-ci, et aussi de ce que si peu de personnes se soient présentées devant le comité. Mais je crois que nous quatre qui sommes devant vous réussirons à avoir une meilleure représentation lorsque vous reviendrez au printemps avec votre rapport annuel. Je suppose que nous aurons l'occasion de vous entendre de nouveau, aux environs de mars ou d'avril.

Aux fins du procès-verbal, monsieur le président, j'aimerais compléter ce que j'ai dit plus tôt, concernant la déréglementa-

[Text]

carriers and what not. Just for the record, when PWA was moved into prairie routes, Air Canada had to—I do not think they had any choice in the matter—give up \$12 million worth of revenue on the prairie service to PWA. In exchange, Air Canada, through Nordair, was to get \$12 million worth of revenue from the Transair Toronto-Winnipeg route. Now, if the government tells Air Canada they have to get rid of Nordair, there goes the whole \$12 million down the drain. Is that any way to treat our own national airline that the taxpayers have bought and paid for? I just wanted that on the record, Mr. Chairman, and if my figures are not quite right, maybe Mr. Taylor or one of his officials would want to correct me.

Back to this multimodal station thing again. I must confess to being an amateur in the workings of travel agencies, but I had my first experience with a travel agency last year in Regina on a very large trip for my wife and me, and he did a superb job by us. Some of our travel was with Air Canada and some was with Air New Zealand and some was with Western Airlines, Vancouver to Los Angeles, I think. It included the bus tour in Australia, hotel reservations—he did a marvelous job setting it up—but in the course of setting it up for us, he was in frequent consultation with our downtown Air Canada office, going over it personally or on the telephone. It was of real value to that travel agent. Am I correct that this is sort of common practice by the travel agency, that your downtown ticket offices are not necessarily in competition with the travel agency; that there is a service to the public, a direct service to your customers, and also to the travel agents themselves. Is that not sort of the way it works?

• 1745

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Certainly in the communities the size that you are speaking of, the skills that we have in our ticket offices, and this is meant as no disrespect to the travel agent, are usually far superior to what the travel agencies possess. Therefore, we serve them in a sense, with our additional skills. We will have scheduled routings of international tariffs, and so on. In fact, we conduct training courses and train the travel agency people as well.

Mr. Benjamin: I have a question regarding downtown transportation centres. I can remember when I was a CPR station agent, selling a six-coupon ticket: CP rail so far, Air Canada so far, steamship somewhere else; back—steamship, rail, air, or air, rail—using several different carriers. This was in a little prairie village. It would seem we have lost that ability. I do not see why a ticket agent for a bus company in Gopher Gulch could not sell a three-coupon ticket that is bus so far, rail so far, and air the rest of the way, and vice versa, I believe this kind of co-operation is of value to the travelling public, again, in the name of competition, we have got this multiplicity of

[Translation]

tion des transporteurs régionaux, etc. Lorsque PWA a eu accès aux itinéraires des Prairies, Air Canada a dû—je ne crois pas qu'elle ait eu le choix—elle a dû renoncer, en faveur de PWA, à des recettes de \$12 millions provenant de son exploitation dans les provinces des Prairies. En échange, Air Canada, par l'intermédiaire de Nordair, devait recevoir \$12 millions de recettes provenant de l'itinéraire Toronto-Winnipeg de Transair. Et maintenant, si le gouvernement dit à Air Canada qu'elle doit céder Nordair, voilà \$12 millions à l'eau. Est-ce que c'est une façon de traiter notre compagnie aérienne nationale, achetée et payée par les contribuables? Je voulais que cela soit inscrit au procès-verbal, monsieur le président, et si mes chiffres ne sont pas exacts, peut-être que M. Taylor ou un de ses cadres supérieurs voudrait bien les corriger.

Encore une fois, pour ce qui est de la station multimodale, je dois admettre que je m'y connais peu dans le fonctionnement des agences de voyage. En effet, ma première expérience avec une agence de voyage, c'était l'an dernier, à Regina, lorsque ma femme et moi avons décidé de faire un long voyage; et l'agence s'est admirablement bien acquittée de cette tâche pour nous. Pendant notre voyage, nos déplacements se sont faits en partie avec Air Canada et avec Air New Zealand et aussi avec la Western Airlines, de Vancouver à Los Angeles, je crois. Le voyage comprenait une excursion en autobus en Australie, les réservations d'hôtel—l'agent a merveilleusement bien établi l'itinéraire—mais au cours de ce travail, il a dû à maintes reprises consulter le bureau d'Air Canada du centre-ville, réviser l'itinéraire personnellement ou par téléphone. Le bureau d'Air Canada était très utile pour cet agent de voyage. Si je ne me trompe, c'est ainsi que procèdent habituellement les agences de voyages et votre bureau de billets du centre-ville n'entre pas nécessairement en concurrence avec ces agences; il y a un service au public, un service direct à vos clients et aussi aux agents de voyages eux-mêmes. N'est-ce pas la façon dont cela fonctionne?

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Dans les localités du genre auquel vous faites allusion, et sans vouloir dénigrer les agents de voyages, nos bureaux de vente de billets, disposent sans doute de personnel beaucoup plus qualifié que celui des agences de voyages. Par conséquent, nous les desservons, en un certain sens, grâce à nos compétences supérieures. Nous avons des itinéraires établis, des tarifs internationaux et ainsi de suite. En fait, nous donnons des cours de formation qui s'adressent aussi au personnel des agences de voyages.

M. Benjamin: J'ai une question concernant les centres de transport situés au centre-ville. Je me souviens de l'époque où j'étais agent de CP Air et que je vendais des billets à six coupons: un pour une certaine distance par train du CP, un autre pour une portion du voyage par Air Canada, un autre pour se rendre en bateau jusqu'à un point donné et les autres pour le retour par bateau, chemin de fer, avion, ou avion et chemin de fer—en faisant appel à plusieurs transporteurs différents. C'était dans un petit village des Prairies. Cette pratique semble avoir été oubliée. Je ne vois pas pourquoi un agent de billets d'une compagnie d'autobus de Gopher Gulch

[Texte]

ticket offices, separate reservation systems, separate ticketing, separate baggage handling, all of which adds to the cost of all the carriers of every mode. This, in turn, gets passed on to either taxpayers through facilities that are provided or to the travelling public. This is some more of the kind of co-operation that can and could go on. There is no reason why every bus ticket agent all over Canada cannot also be an agent for Air Canada. He can sell a multi-coupon ticket, same with VIA Rail, same with Air Canada.

If I walked into the Regina Air Canada ticket office the agent could provide me with a ticket that flew me to, let us say, Halifax, and then with a bus ticket from Halifax to Peggy's Cove. It is all done. This is the sort of thing that would seem to be useful to all the carriers as well as to the travelling public. That is the kind of co-operation, I think, that needs to be built in, and that is where you can legitimately forget about the so-called competition.

The Chairman: Do you wish to comment on that, Mr. Taylor?

Mr. Taylor: Yes, through the chair. Perhaps what we will come to, Mr. Benjamin, is almost a complete reversing of the cycle. When Air Canada first began operating in 1937-39—early forties, our largest group of agents across the country were the rail agents.

Mr. Benjamin: I got 7 per cent commission . . .

Mr. Taylor: You were probably one of them.

Mr. Benjamin: . . . working at CP terminals.

Mr. Taylor: Then airline travel became so sophisticated and so complex that the local rail ticket agent could not cope and we broke up that arrangement all across the country. An electronic base has been established through our reservation system which is now the reservation system for all of the regional carriers plus VIA Rail, plus sea and marine—and we are now working with B.C. ferries. As Mr. Jeannot said, we are also talking to one of the large bus companies. Perhaps by this computerization, we will bring the whole thing full-circle to the point where we can reinstitute some of that inter modal marketing of our product.

Mr. Benjamin: Right on! Starting in downtown Regina.

The Chairman: Thank you Mr. Benjamin.

Mr. Reid, did you want to put another question?

Mr. Reid (St. Catharines): Are you inviting me, Mr. Chairman?

[Traduction]

ne pourrait émettre un billet à trois coupons, qui serviraient pour effectuer une partie du trajet en autobus, une autre en chemin de fer et le reste en avion et vice versa. Je crois que ce genre de collaboration est précieux pour les voyageurs. Je le répète, c'est au nom de la concurrence qu'il existe une multitude de bureaux de billets, des systèmes de réservations distincts, des contrôles de billets distincts, des services de manutention de bagages distincts, chacun augmentant d'autant les coûts des diverses compagnies de transport. Et ces frais supplémentaires sont ensuite transférés aux contribuables, par le biais du coût des installations, ou encore au public voyageur. Il pourrait et il devrait exister d'autres formes de collaboration. Rien n'empêche chacun des agents de billets d'une compagnie d'autobus d'un bout à l'autre du Canada d'être en même temps agent d'Air Canada. Il pourrait vendre un billet à coupons multiples, comme pourraient d'ailleurs le faire Via Rail et Air Canada.

Si j'entrais dans un bureau de billets d'Air Canada de Regina, l'agent pourrait me fournir un billet qui me conduirait par avion jusqu'à, disons, Halifax, puis par autobus d'Halifax à Peggy's Cove. Et le tour serait joué. Cela pourrait sans doute être utile à tous les transporteurs, ainsi qu'au public voyageur. C'est le genre de collaboration, à mon avis, que l'on devrait favoriser et qui pourrait, à juste titre, faire oublier la prétendue concurrence.

Le président: Avez-vous des commentaires à faire là-dessus, M. Taylor?

M. Taylor: Oui, M. le président. Peut-être en arriverons-nous, M. Benjamin, à un renversement complet du cycle. Au cours des premières années d'exploitation d'Air Canada, en 1937-1939—au début des années 1940, notre plus important groupe d'agents dans tout le pays, c'était les agents des chemins de fer.

M. Benjamin: Je recevais 7 p. 100 de commission . . .

M. Taylor: Vous étiez sans doute l'un d'eux.

M. Benjamin: . . . et je travaillais au terminus de CP.

M. Taylor: Par la suite, le voyage par avion est devenu si raffiné et si complexe que les agents locaux de billets de chemins de fer ne pouvaient faire face à la situation et nous avons dû mettre fin à l'entente dans tout le pays. Un système de données informatiques de base a été établi par le biais de notre système de réservations, qui dessert maintenant tous les transporteurs régionaux, auquel s'ajoutent Via Rail, les transports maritimes—et nous cherchons maintenant à intégrer les traversiers de la Colombie-Britannique. Comme M. Jeannot l'a dit, nous sommes également en pourparlers avec une grande compagnie d'autobus. Peut-être grâce à l'informatique serons-nous en mesure de refermer le boucle et de reprendre la commercialisation intermodale de notre produit.

M. Benjamin: Très bien! A commencer par le centre-ville de Regina.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Reid, avez-vous une autre question à poser?

M. Reid (St. Catharines): Est-ce une invitation, monsieur le président?

[Text]

The Chairman: I thought I heard you say you wanted to. I think we could indulge you in another question or two, as well, if you wish.

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you Mr. Chairman. If I might then impose just a little bit longer. I will try to wrap about three questions in one. Your annual report, Mr. Taylor, indicated that you did have a record pre-tax year and something like \$102 million, which seems to indicate that it was a record year, perhaps in many other ways. My concern is policy in relation to debt repayment, allocation of dividends, and policy with respect to leasing equipment and capital investments, having regard to notes seven and eight to the financial statements and the proportion of debt allocation in that respect. But basically, how did you arrive at the repayment of \$30 million by way of the dividend and arrive at the repayment of the debt loans that exist and carry over x number of dollars as well?

• 1750

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: If I may, just so you can hear the tone of another voice, I will let Mr. St-Denis take a crack at answering that question, and then I may come on at the end of the comment.

The Chairman: Mr. St-Denis.

Mr. St-Denis: Yes, Mr. Reid, through the chair. First, the policy with respect to debt repayment was very much a key item as a result of the recapitalization of this company. Back in 1971 it was explained at the parliamentary hearings that with a more balanced capital structure of approximately 60 per cent debt and 40 per cent equity, the company would be in a position, for literally the first time in its history—there was one precedent back in 1974—to repay its debt to the Canadian lender or the Canadian government. The plan was negotiated with the Department of Finance to pay back, I am going by memory, approximately \$324 million of the so-called residual debt. It was the consolidation of various notes, debentures, and even short-term demand notes into one single note at a rate of then 7.24 per cent per annum. It was determined that a 15-year period, and that was negotiated with the Department of Finance, would be a reasonable repayment period, or timeframe.

Regarding the dividend policy, in as much as we have \$329 million of share capital, we felt, or we recommended to our board of directors which in turn has approved the policy, that a four per cent dividend or cash dividend would be appropriate, in as much as it would keep the company—and it is a technical jargon or expression—would keep the company legal for investment by the major life insurance companies or even pension funds. That test, which is enshrined in various legislation controlling the trust companies or the insurance companies, calls for a four per cent dividend. This is exactly how we have arrived at the \$13.2 million.

[Translation]

Le président: J'ai cru vous entendre dire que vous aviez une question. Je crois qu'on pourrait vous permettre d'en poser une ou deux également, si vous le désirez.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. J'en profiterai, puisque vous me le permettez. Je vais essayer de regrouper à peu près trois questions en une seule. Monsieur Taylor, votre rapport annuel fait état d'un revenu avant impôt de quelque 102 millions de dollars, ce qui semble indiquer une année record, peut-être sous plusieurs aspects. Ce qui me préoccupe, c'est la politique concernant le remboursement des dettes, la distribution des dividendes, ainsi que la politique touchant la location du matériel et les immobilisations, notamment les notes 7 et 8 des états financiers et la proportion de la dette indiquée à cet égard. Mais en fait, comment avez-vous réalisé le remboursement de trente millions de dollars au moyen de dividendes, le remboursement des prêts en cours, ainsi que le report de x nombre de dollars également?

Le président: M. Taylor.

M. Taylor: Si je peux me permettre, pour que vous puissiez entendre un autre son de cloche, je vais céder la parole à M. St-Denis, qui tentera de vous répondre, après quoi je reprendrai la parole.

Le président: M. St-Denis.

M. St-Denis: Je vous répondrai d'abord, monsieur Reid, que la politique concernant le remboursement des dettes était, si l'on peut dire, un poste clé à la suite de la recomposition du capital de notre compagnie. En 1977, on a expliqué, lors d'audiences parlementaires, que si la composition du capital était plus équilibrée, soit environ 60 p. 100 de dettes et 40 p. 100 d'actifs, la compagnie serait en meilleure posture, sans doute pour la première fois de son histoire—il y a eu un précédent en 1974—pour rembourser ses dettes aux prêteurs canadiens ou au gouvernement canadien. On a négocié un plan avec le ministère des Finances en vue de rembourser, je cite de mémoire, environ 324 millions de dollars de ladite dette résiduelle. Il s'agissait de la consolidation de divers effets à payer, de débiteurs et même de billets à vue, en un seul billet à un taux qui se situait alors à 7,24 p. 100 par année. Il a été décidé qu'une échéance de 15 ans, laquelle a été négociée avec le ministère des Finances, serait un délai de remboursement raisonnable.

Quant à la politique concernant les dividendes, comme nous avions un capital-actions de 329 millions de dollars, nous estimions—en fait nous avons recommandé à notre conseil de direction, qui à son tour a approuvé la politique—qu'un dividende ordinaire ou en espèces de 4 p. 100 serait approprié, pourvu que la compagnie—et c'est du jargon ou une expression technique—conserve son statut juridique afin que les grandes compagnies d'assurance et même les caisses de retraite puissent y investir. Ce critère qui est enchâssé dans diverses lois auxquelles sont assujetties les sociétés de fiducie ou d'assurances, prévoit le paiement d'un dividende de 4 p. 100. C'est précisément en vertu de ce critère qu'on en est arrivé à 13,2 millions de dollars.

[Texte]

Regarding the policy to the third point to lease or buy equipment, I have touched briefly this morning on that, whereas we have done an extensive number of aircraft, approximately fourteen for amounts in excess of 260 million. The scene has materially changed. The advantages for us on after-tax basis are practically non-existent, but were certainly very attractive back in 1974 and 1975, so our policy is today, in effect, to own directly and debt finance the new aircraft that are being delivered.

Finally, you referred to notes seven and eight of the annual report. I would like to . . .

Mr. Reid (St. Catharines): Which has to do with leasing as opposed to capital purchase in the report, and I was wondering what the policy was with respect to the leasing in relation to outright purchase.

• 1530

Mr. Taylor: Mr. St-Denis has indicated to the committee that the decision to lease or purchase is on what is the best after-tax position for the corporation. I think we have, as he said, fourteen aircraft that we have leased, but since 1978 the tax legislation changed in Canada to make it less advantageous on the leasing market, and so currently unless and until it does change, our policy would be to purchase.

Mr. St-Denis: Mr. Chairman I would like to add one clarification. The legislation was that of May 25, 1976, but then the federal budget has changed the capital cost claiming rules. It went from forty percent on the residual, or on the declining balance; it is awfully technical, but these changes have eliminated a lot of advantages in using the lease-financing route. Later, specifically in 1979, we leased-financed two more aircraft with the government of Japan under a very special program to stimulate recycling of U.S. dollars that they had in surplus then. These were called leases, but they are akin, or very close, to conditional sales. They are leasing of a different variety, and we have done, then, in 1979 approximately \$66 million dollars.

Mr. Reid (St. Catharines): In deference to the clock, Mr. Chairman, I would like to comment that even with this good record year, they did not reach the target objective of return of ten percent on the investment. I did not use the computer to determine what that actual return was, but I keep wondering, even with your good management practices, if the private sector could have operated it in the same manner.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid. On that note I think I can speak on behalf of all members of the committee in saying thank you to Mr. Taylor, to Mr. Jeannot and Mr. St-Denis and the other of their colleagues who are here today. I believe, and I think the committee members believe, that they have been forthcoming and knowledgeable in their responses. It is

[Traduction]

Pour ce qui est de la politique touchant le troisième point, à savoir la location ou l'achat de matériel, j'en ai parlé brièvement ce matin lorsque j'ai dit que nous avions loué un bon nombre d'aéronefs, environ 14 pour un coût de location dépassant 260 millions de dollars. La situation a cependant changé radicalement. Les avantages relativement aux bénéfices après impôt sont maintenant à peu près inexistantes, alors qu'ils étaient certainement très intéressants en 1974 et en 1975. Aussi avons-nous adopté comme politique aujourd'hui de nous porter acquéreurs, par l'émission d'obligations, des nouveaux aéronefs qui nous sont livrés.

Enfin, vous avez fait allusion aux notes 7 et 8 du rapport annuel. J'aimerais . . .

M. Reid (St. Catharines): Qui avaient trait au coût de location, par opposition au coût d'achat mentionné dans le rapport, et je m'interrogeais au sujet de la politique en matière de location plutôt que d'achat pur et simple.

M. Taylor: M. St-Denis a précisé devant le comité que la société décidait de louer ou d'acheter en fonction de ce qui est le plus avantageux pour elle en termes d'impôt. Comme il a dit, je crois que nous avons quatorze appareils loués, mais depuis 1978 la loi fiscale a été modifiée au Canada au détriment du marché de location et, par conséquent, à moins et jusqu'à ce qu'il y ait des changements sur ce plan, notre politique sera d'acheter.

M. St-Denis: Monsieur le président, j'aimerais faire une précision. La loi était celle du 25 mai 1976, mais depuis lors le budget fédéral a modifié les règles relatives à l'allocation du coût en capital. Le taux d'amortissement était auparavant de 40 p. 100 sur le solde résiduel ou le solde décroissant; c'est terriblement technique, mais ces changements ont éliminé bien des avantages que représentait l'utilisation des contrats de location-financement. Plus tard, plus précisément en 1979, nous avons, en vertu d'un contrat de location-financement, loué deux autres appareils auprès du gouvernement du Japon dans le cadre d'un programme très spécial visant à favoriser le recyclage des dollars américains que ce pays avait en surplus. On les appelait des locations, mais il s'agissait beaucoup plus de contrats de vente conditionnelle. C'est un autre genre de location, qui nous a permis de réaliser des bénéfices en 1979, d'environ 66 millions de dollars.

M. Reid (St. Catharines): Je vois que l'heure passe, monsieur le président, et j'aimerais préciser que même malgré cette année record, Air Canada n'a pas atteint l'objectif cible d'un rendement de dix pour cent sur les investissements. Je n'ai pas utilisé l'ordinateur pour savoir quel était le taux de rendement réel mais je me demande toujours, si même avec de bonnes méthodes de gestion le secteur privé aurait fonctionné de la même manière.

Le président: Merci, monsieur Reid. En terminant, je pense pouvoir parler au nom de tous les membres du Comité en remerciant M. Taylor, M. Jeannot et M. St-Denis et leurs collègues qui sont venus aujourd'hui. Je crois, comme les autres membres du Comité aussi je pense, qu'ils ont fait preuve de bonne volonté et de compétence dans leurs réponses. De

[Text]

obvious that they take their mandate seriously. The nature and tone, I think, of the questioning here today indicates that the members of this committee believe that you take your mandate seriously, the mandate that you have received from Parliament, and that you are carrying it out as Parliament had intended you should.

We appreciate your appearing here today. We also appreciate your co-operation, your forthrightness with the members of the committee. We wish you continued good luck and good fortune, and if you will pardon the pun, I want to close by saying that I am sure we all hope that for you the sky will be the limit.

Mr. Taylor: Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the committee.

The Chairman: The committee will now adjourn until Thursday, December 18, 1980, when we shall consider the annual report of Canadian National Railways, 1979, all day, 9:30, 11:00, 15:30 and 20:00. The meeting is adjourned until then.

[Translation]

toute évidence ils ont pris leur mandat au sérieux. Il me semble que la nature et le ton des questions révèlent que les membres du Comité estiment que vous avez pris votre mandat au sérieux, mandat que vous aviez reçu du Parlement, et que vous vous êtes comportés comme le Parlement le souhaitait.

Nous vous savons gré d'être venus ici aujourd'hui. Nous apprécions également votre collaboration, les réponses sans détour que vous avez données aux membres du Comité. Nous vous souhaitons bonne chance et réussite pour l'avenir et je terminerai en disant, si vous voulez bien excuser le jeu de mots, que nous espérons tous que vous atteindrez le firmanent du succès.

M. Taylor: Merci beaucoup, monsieur le président et merci aussi aux membres du Comité.

Le président: La séance est levée. Le Comité reprendra ses audiences le jeudi 18 décembre 1980. Pendant toute cette journée le rapport annuel de 1979 des Chemins de fer nationaux sera à l'étude, de 9 h 30 à 11 heures et de 15 h 30 à 20 heures. Les travaux du Comité sont ajournés jusque là.

APPENDIX "TRPT-12"

AIR CANADA
COMPARISON OF DOMESTIC CANADA¹, TRANSBORDER², AND
US DOMESTIC³ ECONOMY FARES AND RATES PER MILE

SECTOR	ON MILES	ON ECONOMY FARE		RPM		RPM & % DIFFERENCE FROM CANADIAN DOMESTIC SECTOR 1US - 1.1830CA	RPM & % DIFFERENCE FROM CANADIAN DOMESTIC SECTOR 1US - 1CA
		US	CA	US	CA		
Montreal-Ottawa	94		48		51.1		
London-Cleveland	117		57		48.7	(4.7)	
Los Angeles-San Diego	108	40.95	48.44	37.9	44.9	(12.1)	(25.8)
Oklahoma - Tulsa	111	57.14	67.60	51.5	60.9	19.2	(.7)
Toronto-Montreal	315		74		23.5		
Montreal-New York	333		88		26.4	12.3	
Los Angeles-San Francisco	332	73.33	86.75	22.1	26.1	11.1	(6.4)
Chicago - Cleveland	311	82.86	98.02	26.6	31.5	34.0	13.2
Edmonton-Vancouver	503		92		18.3		
Montreal-Cleveland	508		117		23.0	25.7	
Des Moines - Toledo	511	126.67	149.85	24.8	29.3	60.1	35.5
Halifax-Toronto	799		121		15.1		
Timmins-Boston	792		160		20.2	33.8	
Denver-Reno	794	166.67	197.17	21.0	24.8	64.2	39.0
Vancouver-Winnipeg	1157		157		13.6		
Edmonton-San Francisco	1161		168		14.5	6.6	
New Orleans-New York	1177	200.00	236.60	17.0	20.1	47.8	25.0
Regina-Montreal	1459		186		12.9		
Ottawa-Miami	1461		198		13.6	5.4	
Chicago-Phoenix	1442	258.10	305.33	17.9	21.2	64.3	38.8
Sydney-Winnipeg	1818		224		12.3		
Vancouver-Chicago	1807		241		13.3	8.1	
Las Vegas-Cleveland	1825	310.48	367.30	17.0	20.1	63.4	38.2
Toronto-Vancouver	2077		250		12.0		
Fredericton-Houston	2080		285		13.7	14.2	
Detroit-San Francisco	2070	300.95	356.02	14.6	17.2	43.3	20.8
Calgary-Sydney	2556		298		11.7		
Victoria-Boston	2561		330		12.9	10.3	
New York-San Francisco	2568	327.28	387.17	12.7	15.1	29.1	8.5
Moncton-Vancouver	2725		315		11.6		
Quebec-San Francisco	2713		354		13.0	12.1	
Seattle-Miami	2724	355.24	420.25	13.0	15.4	32.8	12.1

NOTE: -

¹Domestic Canada fares reflect October 4, 1980 - 3%.²Transborder fares reflect October 14/18, 1980 + \$12.00³U.S. fares are the lowest regular economy fares currently in effect in which there is a non stop or thru service in effect October 31, 1980.⁴Fares converted at Bank buyers' rate October 30, 1980 - \$1.00 US = \$1.1830 CA.Air Canada
November 3, 1980

APPENDICE «TRPT-12»

AIR CANADA COMPARAISON DES TARIFS ÉCONOMIE INTÉRIEURS CANADIEN ⁽¹⁾ TRANSFRONTIÈRE ⁽²⁾ ET INTÉRIEURS AMÉRICAINS ⁽³⁾ ET DES TAXES AU MILLE							
AS		PMP		PMP en \$	ECART EN % PAR RAPPORT À LA LIAISON INT. CANAD.	PMP \$	ECART EN % PAR RAPPORT À LA LIAISON INT. CANAD.
TARIF	ECO						
\$US	\$CA	\$US	\$CA		1\$US - 1.1830\$CA ⁽⁴⁾	1\$US - 1\$CA	
	48		51.1				
	57		48.7	(4.7)			
40.95	48.44	37.9	44.9	(12.1)		(25.8)	
57.14	67.60	51.5	60.9	19.2		(.7)	
	74		23.5				
	88		26.4	12.3			
73.33	86.75	22.1	26.1	11.1		(6.4)	
82.86	98.02	26.6	31.5	34.0		13.2	
	92		18.3				
	117		23.0	25.7			
126.67	149.85	24.8	29.3	60.1		35.5	
	121		15.1				
	160		20.2	33.8			
166.67	197.17	21.0	24.8	64.2		39.0	
	157		13.6				
	168		14.5	6.6			
200.00	236.60	17.0	20.1	47.8		25.0	
	188		12.9				
	198		13.6	5.4			
258.10	305.33	17.9	21.2	64.3		38.8	
	224		12.3				
	241		13.3	8.1			
310.48	367.30	17.0	20.1	63.4		38.2	
	250		12.0				
	285		13.7	14.2			
300.95	356.02	14.5	17.2	43.3		20.8	
	298		11.7				
	330		12.9	10.3			
327.28	387.17	12.7	15.1	29.1		8.5	
	315		11.6				
	354		13.0	12.1			
355.24	420.25	13.0	15.4	32.8		12.1	

NOTA: -

¹Les tarifs intérieurs canadiens rendent compte de la hausse de 3% du 4 oct. 1980²Les tarifs transfrontière rendent compte de la hausse de \$12 des 14 et 18 oct. 1980³Les tarifs américains en vigueur depuis le 31 oct. 1980 sont actuellement les moins élevés des tarifs économie réguliers permettant un service direct ou sans escale.⁴Les tarifs sont convertis suivant le cours d'achat bancaire du 30 oct. 1980, soit \$1 US égale \$1.1830 CAN.Air Canada
Le 3 novembre 1980



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m., 11:00 a.m. and 3:30 p.m.

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer;

Mr. André St-Denis, Vice-President, Accounting and Control;

Mr. Pierre Jeannot, Executive Vice-President, Chief of Airlines Operations.

A 9 h 30, 11 heures et 15 h 30

De Air Canada:

M. Claude I. Taylor, président et directeur exécutif;

M. André St-Denis, vice-président, Comptabilité et contrôle;

M. Pierre Jeannot, vice-président exécutif, chef des opérations aériennes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Thursday, December 18, 1980

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le jeudi 18 décembre 1980

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Annual Report of the Canadian National
Railways for 1979

CONCERNANT:

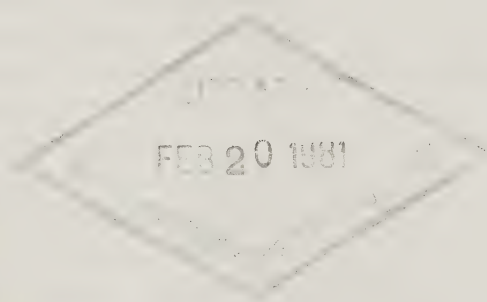
Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du
Canada pour l'année 1979

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Gass
Deniger	Hargrave
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Harquail
Fisher	Lapointe (<i>Beauce</i>)
Forrestall	Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Mazankowski	Rossi
McRae	Skelly
Murta	Turner—(20)
Oberle	
Penner	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, December 10, 1980:

Mr. Mayer replaced Mr. McDermid.

On Wednesday, December 17, 1980:

Mr. McCuish replaced Mr. Ellis;

Mr. McDermid replaced Mr. McKenzie.

On Thursday, December 18, 1980:

Mr. Murphy replaced Mr. Hovdebo;

Mr. McMillan replaced Mr. McKnight;

Mr. Gass replaced Mr. McCuish;

Mr. Skelly replaced Mr. Murphy;

Mr. Lapointe (*Beauce*) replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Lajoie replaced Mr. Harquail;

Mr. Murta replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);

Mr. Rossi replaced Mr. Gourd;

Mr. Oberle replaced Mr. McDermid;

Mr. Harquail replaced Mr. Lajoie;

Mr. Hargrave replaced Mr. McMillan.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 10 décembre 1980:

M. Mayer remplace M. McDermid.

Le mercredi 17 décembre 1980:

M. McCuish remplace M. Ellis;

M. McDermid remplace M. McKenzie.

Le jeudi 18 décembre 1980:

M. Murphy remplace M. Hovdebo;

M. McMillan remplace M. McKnight;

M. Gass remplace M. McCuish;

M. Skelly remplace M. Murphy;

M. Lapointe (*Beauce*) remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Lajoie remplace M. Harquail;

M. Murta remplace M. Reid (*St. Catharines*);

M. Rossi remplace M. Gourd;

M. Oberle remplace M. McDermid;

M. Harquail remplace M. Lajoie;

M. Hargrave remplace M. McMillan.

ORDER OF REFERENCE

STATUTORY

Extract from An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II

38. (1.1) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

ORDRE DE RENVOI

STATUTAIRE

Extrait de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 Statuts révisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Élisabeth II

38. (1.1) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 18, 1980
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:38 o'clock a.m. this day, the chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Harquail, Mayer, Mazankowski, McMillan, Murphy, Penner and Turner.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Bloomfield, Bossy, Mrs. Côté, Messrs. Crouse, Hovdebo, Skelly and Tardif.

Witness: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways.

The Committee proceeded to consider its permanent reference, section 38 (1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, which is as follows:

38. (1.1) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

Dr. Bandeen made a statement and answered questions.

At 11:05 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:15 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed.

At 12:34 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(31)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, the chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Lajoie, Lapointe (*Beauce*), Mayer, Mazankowski, McRae, Murta, Oberle, Penner, Rossi, Skelly and Turner.

Other Members present: Mr. Bockstael, Mrs. Côté, Messrs. Crouse and MacLellan.

Witness: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways.

The Committee resumed consideration of its permanent reference section 38 (1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 DÉCEMBRE 1980
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Harquail, Mayer, Mazankowski, McMillan, Murphy, Penner et Turner.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Bloomfield, Bossy, M^{me} Côté, MM. Crouse, Hovdebo, Skelly et Tardif.

Témoin: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi permanent, article 38 (1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II

38. (1.1) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.

M. Bandeen fait une déclaration et répond aux questions.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux.

A 11 h 15, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

A 12 h 34, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(31)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Forrestall, Gass, Lajoie, Lapointe (*Beauce*), Mayer, Mazankowski, McRae, Murta, Oberle, Penner, Rossi, Skelly et Turner.

Autres députés présents: M. Bockstael, M^{me} Côté, MM. Crouse et MacLellan.

Témoin: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi permanent, article 38 (1.1) Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 Statuts révisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979.

The witness answered questions.

By unanimous consent, Mr. Benjamin moved,—That this Committee report to the House to recommend that the Government consider the advisability of requiring Canadian National Railways to continue the CN Express Service at the minimum of the 1979 level.

The question being put on the motion, it was by a show of hands a tie Vote: YEAS: 8; NAYS: 8.

And the result of the Vote having been announced: YEAS: 8; NAYS: 8.

Whereupon the Chairman voted in the affirmative.

Mr. Benjamin proposed to move,—That this Committee request the Chairman and the Sub-committee on Agenda and Procedure to request an Order of Reference to deal with the subject matter of the "Alternatives to Air" report of the Canadian Institute of Guided Ground Transport and the latest annual report of Canadian Pacific Limited, to invite witnesses representing the CIGGT and CP Ltd. to appear and to have authority to hear such other witnesses the Committee may wish to hear, and to report back to the House with recommendations the Committee may wish to make.

DECISION BY THE CHAIRMAN

The Chairman ruled the proposed motion out of order on the grounds that it was outside the scope of the Order of Reference relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(32)

The Standing Committee on Transport met at 8:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Hargrave, Mayer, Murta, Skelly and Turner.

Other Member present: Mr. Bloomfield.

Witness: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways.

The Committee resumed consideration of its permanent reference section 38 (1.1) An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

The witness answered questions.

At 10:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le témoin répond aux questions.

Du consentement unanime, M. Benjamin propose,—Que le Comité fasse rapport à la Chambre dans le but de recommander que le gouvernement étudie la possibilité d'exiger que les Chemins de fer nationaux du Canada continuent d'assurer leur service de messageries CN au minimum du niveau de 1979.

La motion est mise aux voix et les voix sont également partagées.

Aussitôt, le président vote pour l'affirmative.

M. Benjamin propose,—Que le Comité demande au président et au Sous-comité du programme et de la procédure de réclamer un ordre de renvoi pour traiter de la teneur du rapport «Solution de rechange au transport aérien» du Canadian Institute of Guided Ground Transport et du dernier rapport annuel du Canadien Pacifique, dans le but d'inviter les témoins représentant le CIGGT et le CP Ltée, à comparaître et avoir le droit d'entendre d'autres témoins que le Comité peut désirer entendre et d'en faire rapport à la Chambre avec les recommandations que le Comité peut désirer faire.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Le président déclare la motion proposée irrecevable parce qu'elle dépasse la portée de l'ordre de renvoi ayant trait au rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1979.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(32)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 20 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Fisher, Hargrave, Mayer, Murta, Skelly et Turner.

Autre député présent: M. Bloomfield.

Témoin: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi permanent, article 38 (1.1) Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 Statuts révisés du Canada 1970, modifiée au chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le Rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979.

Le témoin répond aux questions.

A 22 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 18, 1980

• 0940

[Text]

The Chairman: Order please. Before we proceed with the consideration of CN's annual report, I would like to suggest to members of the committee, particularly those members who are members of the subcommittee, that we have a fairly extensive number of requests and items that we should be considering in this committee. I would like to suggest that, as soon as we return after the Christmas recess, I convene a meeting of the Subcommittee on Procedure and Agenda to plan for our work in January and to take a look even at February. I hope we can do that probably on January 13, 1981 or January 15, 1981. I simply want to throw that out now, so that those who have long term plans can make their plans accordingly.

As members know, we have meetings scheduled for 9:30 a.m., 3:30 p.m., and 8:00 p.m. The 9:30 a.m. meeting will continue until 12:00 p.m. or 12:30 p.m. at the pleasure of the members of the committee. I do however, propose to call a short recess at approximately 11:00 a.m. so that members and witnesses can get up and stretch their legs.

Our permanent reference is contained in section 38(1.1) of an Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada, as amended, and it says:

The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.

At today's meetings we shall be studying the annual report of the Canadian National Railways for 1979. In that connection I would like to welcome to our committee this morning, Dr. Bandeen and officials of CN. We have tried on a previous occasion to have Dr. Bandeen and his officials here, but events in the House overtook our schedule and we had to delay it until today.

As usual I will follow the procedure of allowing the first speaker for each party 20 minutes for putting questions or making statements; each subsequent intervener, 15 minutes maximum. That does not mean, of course, that members must feel obliged to take all of the time if they do not wish to.

Having said that, I will ask Dr. Bandeen to introduce the officials he has at the table with him. I believe he has a brief opening statement to make. Once he has introduced his officials he can proceed with his opening statement and then we will open the meeting for questioning. Dr. Bandeen, please.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you very much, Mr. Chairman. I have with me Dr. Maurice LeClair, who is Corporate Vice-President of Canadian National, to my

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 18 décembre 1980

[Translation]

Le président: A l'ordre. Avant d'aborder le rapport annuel du CN, je dois aviser les membres du comité, et particulièrement les membres qui appartiennent aussi au sous-comité, que notre programme est chargé d'un bon nombre de questions et d'articles. Aussi, dès après le congé de Noël, j'aimerais pouvoir convoquer une réunion du sous-comité de la procédure et des programmes afin de planifier notre travail pour le mois de janvier et, si possible, d'aborder celui du mois de février. J'espère pouvoir convoquer cette réunion le 13 ou 15 janvier 1981. J'annonce ces dates afin de permettre aux membres qui ont déjà des programmes à long terme de planifier en conséquence.

Comme tous les membres le savent déjà, les réunions ont lieu à 9 h 30 a.m., 3 h 30 p.m. et 8 h 30 p.m. La réunion du matin se poursuit jusqu'à 12 heures ou 12 h 30 au gré des membres du comité. Je propose toutefois une courte pause à environ 11 heures a.m. pour permettre aux membres et aux témoins de se détendre.

Nous exerçons notre mandat en vertu de l'article 38(1.1) de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, des Statuts révisés du Canada qui dit, telle qu'elle est amendée:

Les rapports annuels du Conseil d'administration et des vérificateurs seront soumis au Parlement par le ministère des Transports. Ces rapports seront accessibles à tout comité du Parlement dont le rôle est d'examiner toute affaire relative au transport.

Au cours des réunions d'aujourd'hui, nous étudierons le rapport annuel des Chemins de fer nationaux couvrant l'an 1979. Donc ce matin, je souhaite la bienvenue au docteur Bandeen et aux administrateurs du CN. Nous avons tenté dans le passé d'avoir leur présence ici, mais notre programme a été bouleversé par les événements à la Chambre, et nous avons dû retarder notre invitation à aujourd'hui.

Comme à l'accoutumée, j'allouerai une période de 20 minutes pour les questions ou déclarations au premier témoin de chaque partie, et une période de 15 minutes au maximum pour les intervenants subséquents. Ce qui ne veut pas dire cependant que les participants doivent se sentir obligés d'utiliser tout le temps alloué.

Ceci dit, je demanderai au docteur Bandeen de présenter ses administrateurs. Je crois qu'il a un bref exposé à faire. Dès après la présentation, le docteur Bandeen fera son exposé, puis la réunion sera ouverte. Docteur Bandeen s'il vous plaît.

M. R. A. Bandeen (président et directeur exécutif des Chemins de fer nationaux): Merci beaucoup monsieur le président. Je suis accompagné du docteur Maurice LeClair, vice-président du Canadian National, directement à ma droite, et de M. Terry Cooper, le secrétaire.

[Texte]

immediate right, and Mr. Terry Cooper, who is the Corporate Secretary in the company.

I want to thank you for this opportunity to appear before the Standing Committee on Transport for the House of Commons. This committee represents the stakeholders of Canadian National, that is the people of Canada, in a very direct fashion. The management of the CN is always glad to appear here and to account for our stewardship. In that connection I was frequently questioned about my concept of the role and responsibility of CN in Canada today. In anticipation of similar questions from this committee I thought I might take this opportunity to say a few words on that subject.

Let me start by saying that Canadians have been trying hard in recent years to identify and categorize all their Crown corporations. I am sure you are familiar with the various studies and reports that have been made on this subject and the legislation which has been drafted.

In the Financial Administration Act, CN is defined as a proprietary, commercial Crown corporation. In most of the studies CN has been described as the kind of Crown corporation which is in business and is expected to manage its affairs in a businesslike way, so we are expected to strive to be an efficient business enterprise, operating profitably in a competitive environment. But the studies and papers and legislative proposals also tend to categorize Canadian National as an instrument of national purpose; that is, an organization that can be directed by government to do things for the good of the country on a noncommercial basis.

I gather from questions that I have received that the questioners saw some conflict between the responsibility to run an efficient business corporation along business lines and an obligation to serve as an instrument of national purpose. I see no conflict as long as it is kept in mind that most of the studies and reports which designate us as an instrument of national purpose also recommended that we should be fully compensated for financial losses stemming from that role. When that principle is accepted, the real responsibilities of a Crown corporation, such as Canadian National, seem to me to fall into place quite neatly. In essence, our responsibilities become those of any good corporate citizen. We must give our customers, including the taxpayers who compensate us for the non-commercial public service, good value for their money, and we must treat our employees fairly, avoid pollution of the environment, pay our taxes, obey the law, contribute to worthy causes, be honest in all our dealings, and so on.

These are quite heavy responsibilities when you think about all their implications, but they are ones which we see as appropriate to our role as a business corporation and also to our role as a provider of compensated public service. There is one responsibility, however, which we should not have either as a business corporation or as an instrument of national purpose, and that is the responsibility of deciding when, where or at what cost a public service that is not justified on commercial grounds should be provided.

[Traduction]

J'aimerais vous remercier de l'occasion que vous m'offrez de témoigner devant le Comité permanent sur les Transports de la Chambre des Communes. Ce comité représente de façon très immédiate les intérêts des sociétaires du Canadien National, soit le peuple du Canada. Les administrateurs du CN sont toujours heureux de paraître devant ce comité et de rendre compte de leur administration. A ce sujet, j'ai été fréquemment questionné sur la conception que je me fais du rôle et des responsabilités du CN au Canada présentement. Donc, par anticipation, j'ai pensé qu'il serait opportun de dire quelques mots à ce sujet.

Disons d'abord qu'en ces dernières années, les Canadiens se sont efforcés de découvrir et de catégoriser toutes les sociétés de la Couronne. Je suis sûr que vous connaissez les diverses études et rapports et les projets de Loi relatifs à ce sujet.

Selon la Loi sur l'Administration financière, le CN est défini comme une société commerciale appartenant à la Couronne. Mais dans la plupart des études, le CN est défini comme une société de la Couronne qui est en affaires et dont les affaires doivent être administrées sainement de telle façon que le CN est une entreprise menée efficacement et dont l'exploitation est profitable dans un contexte concurrentiel. Cependant, les études, les documents et les projets de loi tendent à représenter le CN comme un instrument voué à des fins nationales, c'est-à-dire comme un organisme auquel le Gouvernement peut demander d'agir pour le bien-être du pays sur une base non rentable.

Je comprends par leurs questions, que les interrogateurs ont perçu un certain conflit entre la responsabilité de rentabiliser une société commerciale selon les règles de bonne gestion, et les obligations de servir à des fins nationales. Je n'y vois pas de conflit pourvu que qu'on se rappelle également que la plupart des études et rapports qui nous représentent comme un instrument de bien-être national ont aussi recommandé que nos pertes financières découlant de ce dernier rôle soient entièrement compensées. Si on accepte ce principe, les responsabilités réelles d'une société de la Couronne comme le Canadien National me semblent très logiques. Au fond, nos responsabilités sont les mêmes que celle de toute bonne société commerciale responsable vis-à-vis de ses obligations. Nous devons fournir à notre clientèle, ainsi qu'aux contribuables qui nous compensent pour ces services rendus, des services équivalents aux déboursés, nous devons traiter équitablement nos employés, éviter la pollution de l'environnement, payer nos impôts, respecter la loi, contribuer aux causes valables, être honnêtes dans toutes nos relations, etc.

Ce sont là de lourdes responsabilités si on pense à tout ce qu'elles peuvent comporter. Nous croyons cependant qu'elles découlent logiquement de notre rôle en tant que société commerciale et en tant que celui de pourvoyeur de services publics financièrement compensés. Il existe cependant une responsabilité que nous ne pouvons admettre en tant que société commerciale et en tant que pourvoyeur de services publics, et c'est celle d'avoir à décider quand, où et à quel prix doit-on pourvoir un service public qui n'est pas financièrement justifiable.

[Text]

This kind of a decision is obviously a political one. Increasingly, it is generally recognized that the responsibility to redistribute income in this way rests with governments and not business corporations, even when government happen to be the sole, or majority, shareholder of such corporations. Such decision-making by corporations is seen as incorrect, incorrect in both an economic and a social sense. Economists see it as incorrect because it may result in an inappropriate use of the resources available to the corporation. Sociologists see it as incorrect because it puts the power of initiating social advance in the wrong hands.

It is true, of course, that Canadian National has, over the years, been in the position of having to take a number of such decisions; that is, we often have been called upon to allocate some part of our resources to unprofitable activities which are viewed as contributing to the national progress of the country. We do this, for instance, when we continue to take a loss on rail services in Newfoundland or commuter services in Montreal, or when we agree to haul grain at noncommercial rates or provide an unprofitable express service to a community which has alternative services available to it.

Please note that I do not say that the Newfoundland rail service or the prairie grain service should not be subsidized. It might well be that the general good of Newfoundland or of western Canada justifies this expenditure of public funds in these or other areas. What I do say is that it is not our responsibility to provide the necessary subsidies from our own resources. When we do this, we are, in effect, allocating public funds to produce social advance and this we have no mandate to do.

Canadian National has, as I have said, some quite heavy corporate responsibilities which I hope we will always try to honour but it is my hope also that all Canadians, and particularly those in government and regulatory bodies, will come to see the common sense of relieving Canadian National of the responsibilities for national policy of the kind I have just been talking about.

Some progress is, of course, being made in that direction, but we certainly need the understanding of people like you of the fact that it is in the national interest for CN to receive full compensation for all noncommercial services which are intended to forward national purpose.

Against this background, I am pleased to report to you what we have done over the past year, and also to discuss some matters that I believe are of particular concern.

The ostensible purpose of my appearance is to examine the 1979 Annual Report. However, since we are so close to the end of 1980, it may be useful also to consider the current year. The figures I will use for 1980 are estimates based on projections to the end of the year rather than actual results.

[Translation]

Il est clair que dans un tel cas, la responsabilité est purement politique. Il est de plus en plus reconnu par le Canada que cette façon de répartir les revenus est la responsabilité des gouvernements et non pas celle des sociétés commerciales, même si le gouvernement en est le seul actionnaire ou un actionnaire majoritaire. Pour une société commerciale, un tel pouvoir décisionnaire est faux du point de vue économique et du point de vue social. L'économiste le juge faux parce que ce pouvoir peut entraîner une dépense exagérée des ressources disponibles de la société. Le sociologue le juge faux parce que c'est mettre dans les mauvaises mains le pouvoir d'instaurer des changements sociaux.

Il est vrai bien sûr qu'au cours des années le Canadien National a dû prendre un certain nombre de décisions semblables, dans ce sens qu'on nous a souvent demandé de nous départir de certaines de nos ressources au profit de projets non lucratifs mais qui étaient censé contribuer au progrès du pays. Par exemple, nous continuons à enregistrer des pertes pour le maintien du service du rail à Terre-Neuve, du service des banlieusards à Montréal, ou lorsque nous acceptons de transporter le grain à des tarifs non économiques ou à fournir un service de messagerie non rentable à une communauté déjà doté d'un service de rechange.

Veuillez noter que je dis pas que le service du rail à Terre-Neuve ou que le transport du grain des Prairies ne devrait pas être subventionné. Il est fort probable que le bien-être de Terre-Neuve ou de l'Ouest du Canada justifie cette dépense de fonds public en ces endroits comme ailleurs. Ce que je veux dire c'est qu'il ne nous appartient pas de piger à même nos propres ressources pour fournir les subsides nécessaires à ces dépenses. Dans tous ces cas, nous répartissons effectivement des fonds publics pour des projets de développement social. Or nous n'avons pas de mandat pour ce faire.

Je répète que le Canadien National doit assumer de très lourdes responsabilités et j'espère que nous essaierons toujours de les respecter. Mais, j'espère en même temps que les membres du gouvernement et des organismes investis d'un pouvoir de réglementation en arriveront à comprendre que le Canadien National doit être relevé des responsabilités inhérentes aux politiques nationales comme celles que j'ai citées.

Il y a progrès dans ce sens. Mais il faut absolument que toutes les personnes de votre position comprennent qu'il est de l'intérêt national que le CN soit entièrement dédommagé pour tous les services d'ordre non commercial fournis à des fins nationales.

A la lumière de ce que j'ai dit, il me fait plaisir de vous communiquer nos réalisations au cours de l'an dernier, et de discuter avec vous de certaines affaires qui, je crois, sont d'un intérêt particulier.

Je parais devant ce comité censément pour faire l'examen du rapport annuel de 1979. Mais étant si près de la fin de 1980, il serait peut-être utile d'examiner aussi les opérations de l'année courante. Les chiffres cités pour 1980 sont des estimations basées sur des prévisions établies pour la fin de l'année plutôt que des résultats réels.

[Texte]

• 0950

As you are aware, 1979 was a successful year for CN as a corporation with net income of \$208 million. Our current estimates project that 1980 will be a less successful year with income over \$180 million.

Twenty per cent, or about \$36 million of this amount, will be paid to the Government of Canada as a dividend on its stocks in CN, and the remainder will be reinvested to meet part of the corporation's massive capital needs.

I should point out that our ability to generate net income also provides the basis for further borrowing to meet these capital requirements. This is of particular significance at this time because our projected net income for the next few years simply does not provide an adequate base to support expected capital expenditures. Major investment is needed to provide increased railway capacity to deal with Canada's traffic growth. The new need is over and above the ongoing necessity of capital investment to replace existing facilities in all CN divisions, throughout the country.

Our estimates are that in total, the corporation will need to spend over \$4 billion over the next five years. We will ultimately have to rely on the government to deal with the shortfall between our investment needs and our capital-raising potential. We will require either direct investment in CN shares or else action to relieve the financial burden of rates and services that the government still requires, such as the transportation of grains at statutory rates and the operation of the Newfoundland rail service.

I should quickly make it clear that CN management has worked diligently to address what we tend to think of as the capital crunch.

We have made important productivity gains from new work methods, from concentrating on the traffic that the railway is best suited to carry, now that we are free to do so, and from the successful adaptation of new technology, especially computers. A recent American study showed that Canadian railways have, in fact, reversed the productivity trend historically enjoyed by U.S. railways. Under Canada's regime of diminished regulation, we have become significantly more productive than the U.S. lines.

Increased productivity produced significant savings. To give an idea of the magnitude of these savings in the past five years, the railway's workload increased by 52 per cent, while the number of railway cars in use has actually decreased by 11,000. This was achieved through closer computer control of all our equipment. Without these improvements, CN Rail would need 19,000 more cars on its lines today. This represents some \$950 million on the purchase of railway cars alone.

While productivity increases have helped our financial planning substantially we have also had to take hard decisions

[Traduction]

Comme vous les savez, l'année 1979 a été prospère pour le CN en tant que société d'État puisque son bénéfice net a atteint \$208 millions. Selon les prévisions courantes pour l'année 1980, il ne s'élèvera qu'à \$180 millions.

Une somme d'environ \$36 millions, soit vingt pour cent, sera remise au Gouvernement à titre de dividendes sur ses actions du CN, le reste devant être réinvesti pour remplir une part des besoins massifs de capital de la Société.

Je dois souligner que c'est notre capacité de produire un tel revenu qui nous sert de caution pour les emprunts nécessaires aux dépenses de capital. Ceci revêt une importance particulière à ce moment parce que les bénéfices nets prévus au cours des prochaines années ne suffiront pas aux investissements projetés. L'augmentation de la capacité du rail pouvant répondre à la demande croissante constitue la majeure partie de ces investissements. Ces investissements ne sont pas inclus dans la somme de capital requis pour le remplacement d'installations dans toutes les divisions du CN réparties sur l'ensemble du pays.

Nous estimons que la dépense globale du CN au cours des cinq prochaines années dépassera les \$4 milliards. Il nous faudra éventuellement faire appel au gouvernement pour remplir l'écart entre nos besoins et notre capacité à engendrer le capital requis. Il nous faudra vendre directement des actions du CN ou prendre des moyens visant à alléger le fardeau des tarifs et des services que demande toujours le gouvernement, comme le transport du grain à des tarifs réglementaires et l'exploitation du service rail de Terre-Neuve.

Je dois dire tout de suite que les administrateurs du CN ont travaillé avec ardeur pour résoudre ce que nous appelons la crise de capital.

Nous avons réalisé d'importants gains au poste de la productivité grâce à de nouvelles méthodes de travail: nous avons concentré nos efforts sur le trafic qui convient le mieux à nos installations puisque nous sommes maintenant libérés de ce côté, et nous avons réussi à intégrer au système de nouvelles technologies comme l'informatique. Une étude récente faite aux États-Unis a montré que les chemins de fer canadiens ont, en fait, inversé le taux de productivité qui, historiquement, a toujours été plus élevé aux États-Unis. Nous sommes devenus sensiblement plus productifs qu'aux États-Unis à cause de l'atténuation de la réglementation au Canada.

Cet accroissement de la productivité a engendré des économies substantielles. Pour vous donner une idée de l'importance de ces économies, je vous dirai que la charge de travail du chemin de fer a augmenté de 52 pour cent bien que nous avons diminué de 11 000 le nombre des wagons. Pour ce faire, nous avons imposé un contrôle informatique plus sévère sur l'ensemble de nos équipements. À défaut de ces améliorations, CN rail aurait besoin d'un parc additionnel et actif de 19 000 nouveaux wagons. Ceci représenterait une dépense de capital de l'ordre de \$950 millions pour l'achat des wagons seulement.

Si l'accroissement de la productivité a grandement aidé la planification des finances, nous avons quand même dû prendre

[Text]

about chronically money-losing services which are not covered by statute or other government directives, such as CN Express.

But perhaps the biggest problem facing CN today are our losses on grain transportation. These losses are becoming more critical each year and the costs of each grain movement rise dramatically with inflation, while the statutory rates remain unchanged. In 1981 CN will lose more than \$150 million by transporting grain. If nothing is done, the annual loss will probably exceed \$300 million by 1985.

We are encouraged, however, by the development of a consensus in western Canada that this is not a satisfactory state of affairs, and by the apparent readiness of the government to deal with the matter urgently.

Another serious problem facing the corporation relates to our services in Newfoundland.

TerraTransport, the name of our operating company in that province, will show a loss of \$28 million for 1980, compared to last year's loss of \$24.8 million. Losses have increased mainly due to inflation.

We have told the federal government and the provincial government that railway freight service is not a commercial proposition in Newfoundland. In the past few decades there has been a strong commitment and heavy spending to build a good highway system, consequently, much of the island's freight now travels by truck. The simple fact is that the railway service on the island needs about ten times its present traffic to pay for itself.

The Newfoundland government, however, believes that the railway should be kept in operation. We do not question their wish and we are perfectly willing to go along with it, so long as CN, the business corporation, does not have to pick up the tab. So we are looking to the provincial and federal governments to decide how the railway is to be kept in operation.

There are now some 370 positions at TerraTransport that have been identified as redundant, and I think I should report on their present status. CN is under directive from the federal government to defer lay-offs in Newfoundland, and we have received bridge financing to cover the payroll cost of 328 of those positions while the procedure and benefits package is being negotiated with the unions. We are also concerned that the lay-offs be phased in such a way as to give the least economic shock.

• 0955

This is similar to what we are presently doing in the case of CN Express, where the deficit has continued to mount despite our best efforts. With its extensive network of light-density routes related to the historic rail network, the compounding effect of inflation when expenses are higher than revenues, the new level of fierce competition from specialized carriers and

[Translation]

des mesures sévères relativement aux services chroniquement déficitaires qui ne sont pas régis par la Loi ou par des directives du gouvernement. Tel est le cas des Messageries CN.

Mais il reste que nos pertes sur le transport du grain représentent probablement le problème le plus grave auquel nous devons faire face. Cette situation empire d'une année à l'autre parce qu'avec l'inflation le coût de chaque mouvement augmente énormément, tandis que les tarifs réglementaires restent stationnaires. En 1981, les pertes du CN sur le transport des grains dépasseront la somme de \$150 millions. Si rien n'est fait, la perte annuelle dépassera les \$300 millions en 1985.

Il est encourageant cependant de constater l'évolution de l'opinion publique dans l'Ouest du pays sur cette condition insatisfaisante, de constater aussi que le gouvernement est prêt à agir avec promptitude.

Les services ferroviaires de Terre-Neuve sont pour nous un autre problème sérieux.

TerraTransport qui est le nom de notre société dans cette province subira un déficit de \$28 millions en 1980 au regard d'un déficit de \$24.8 millions en 1979. L'inflation est la cause principale de l'excédent déficitaire.

Nous avons averti le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial que les services de fret ne sont pas rentables à Terre-Neuve. Au cours des quelques dernières décennies, les gouvernements se sont engagés énergiquement et ont dépensé de fortes sommes aux fins d'implanter un bon système routier dans cette province. Conséquemment, le fret se fait maintenant par camion. Le système ferroviaire ne pourra jamais faire face à ses dépenses à moins de décupler son volume de fret.

Malgré tout, le gouvernement de Terre-Neuve croit que le chemin de fer doit être gardé en exploitation. Nous ne contestons pas ce désir et nous sommes parfaitement disposés à maintenir le service pourvu que le CN, société commerciale, n'en fasse pas les frais. Nous attendons donc que les gouvernements fédéral et provincial décident de la façon de maintenir le chemin de fer en exploitation.

370 postes chez TerraTransport sont maintenant considérés comme étant excédentaires. Je crois qu'il est de mon devoir d'expliquer la présente situation quand au personnel excédentaire. CN a reçu une directive du gouvernement fédéral visant à retarder les mises à pied à Terre-Neuve. Nous avons reçu à ce sujet des fonds provisoires pour financer le salaire de 328 des employés excédentaires, et nous négocions la procédure de mise à pied et les avantages sociaux avec les syndicats. Nous ferons notre possible pour que les mises à pied soient réalisées progressivement pour amortir le plus possible le choc économique.

Nous procédons d'une façon analogue dans le cas des Messageries où le déficit augmente constamment malgré tous nos efforts. A cause de son vaste réseau qui couvre des régions peu peuplées conformément au tracé du vieux réseau ferroviaire, à cause de l'effet combiné de l'inflation par laquelle les dépenses dépassent les revenus, de l'intense concurrence des

[Texte]

the difficulty of achieving further significant productivity improvements when share of market is declining, the express division finds itself in an untenable position. That is why we have embarked on a program to concentrate on that segment of business where the chances of success seem most likely, the carrying of large multi-piece shipments, and to do it in areas where the potential for success is greatest—between major markets.

In 1979, CN Express had a presence in 88 communities across Canada, ranging from a single employee in some places to almost 1,000 in the larger terminals. Action is being taken to shrink this to 45 terminals in early 1981, with a goal of approximately 30 terminals by the end of the year.

To achieve this market concentration, steps are being taken to drop Rapidex, which cannot be operated profitably within a mixed system, and to set up the Air Express operation as a separate entity and to provide service beyond terminals through interlining with local truckers. And to make this streamlined, specialist CN Express operation work, our computer-based information system will be set up much sooner than originally planned.

Each of these steps will have a major effect on employees. We have worked closely with the union to ensure that the adverse effects on employees of this necessary retrenchment are minimized to the greatest extent possible, and we are pleased that some of the federal ministers involved have recognized the fairness with which that task has been approached.

On another subject, I note that some members have expressed an interest in hearing more about CN's investment in the CAST shipping group. Purchasing equity in CAST was, and still is, a prudent financial investment.

Although CN, as a minority shareholder, is represented on the board of directors of the two parent companies of the CAST group, it does not participate directly in the management of the container operations. The association with CAST has nevertheless strengthened CN's role in the container field, and given us a window on the bulk shipping as well.

CAST's use of combination carriers and its business strategy of charging per box, door to door, have turned out to be very successful. Canadian importers are given a real choice if they want cheaper rates and can afford slightly slower North Atlantic service.

I know that this committee is also concerned about railway safety, especially since the events at Mississauga and McGregor have alerted everyone to the possible hazards of flammable or toxic commodity shipments.

The recommendations of the report of the inquiry into the McGregor accident charged CN Rail with the responsibility to come up with answers to a number of safety problems. These problems are to be evaluated by the Canadian Transport Commission, according to the McGregor inquiry, with a view to making them the minimum standards for all railways in Canada.

[Traduction]

transporteurs spécialisés, et de la difficulté à améliorer sensiblement la productivité alors que notre part du marché diminue, la division des Messageries se trouve dans une position intenable. Voilà pourquoi nous avons élaboré un programme qui nous permettra de concentrer nos efforts sur les secteurs où nos chances de succès sont les meilleures, soit le transport de grosses expéditions à éléments multiples, et le transport dans les régions à gros potentiel, c'est à dire entre les marchés les plus importants.

En 1979, les Messageries CN avaient un comptoir dans 88 communautés du Canada; certains comptoirs comptaient un seul employé, d'autres presque 1000. Nous avons résolu de réduire ce nombre à 45 en 1981, et nous visons à la réduire à 30 à la fin de l'année.

Pour ce faire, nous avons décidé d'abolir le service Rapidex qui ne peut être exploité avec profit dans un système mixte. Nous avons également décidé d'établir les Messageries aériennes sur une base d'autonomie et de fournir des services à l'extérieur de la circonscription de chaque comptoir au moyen d'une liaison avec des camionneurs locaux. Et pour assurer l'avenir de ces Messageries, nous avons implanté le système d'informatique beaucoup plus tôt que prévu.

Chacune de ces étapes affectera grandement la situation de l'emploi. Nous avons travaillé en collaboration avec le syndicat afin de réduire le plus possible l'effet défavorable des coupures de personnel. Nous sommes heureux de reconnaître que certains ministres fédéraux en cause ont admis notre impartialité à ce sujet.

Je note que certains membres de ce comité ont exprimé leur intérêt au sujet du groupe expéditeur CAST. L'achat d'actions participantes dans CAST a été et demeure un investissement prudent.

Malgré son statut minoritaire, le CN est représenté aux conseils de direction des deux compagnies mères du groupe CAST, mais ne participe pas à la gestion directe de l'exploitation des conteneurs. Notre association avec CAST n'en n'a pas moins consolidé le rôle que joue déjà le CN dans le domaine des conteneurs; cette association nous a également ouvert une fenêtre sur le transport en vrac.

Le très grand succès de CAST est le résultat de l'utilisation de transporteurs combinés, et de sa structure tarifaire «par contenant ramassé et livré». Les importateurs canadiens peuvent maintenant obtenir des tarifs moins élevés s'ils peuvent souffrir un service Atlantique-nord un peu plus lent.

Je sais que ce comité s'intéresse à la sécurité ferroviaire surtout depuis les événements de Mississauga et de McGregor qui ont sensibilisé tout le monde sur les dangers des expéditions de produits inflammables ou toxiques.

Dans son rapport sur l'accident de McGregor, le comité d'enquête a demandé au CN de résoudre un certain nombre de problèmes concernant la sécurité. Ces problèmes qui ont rapport à l'enquête de McGregor doivent être l'objet d'une évaluation de la part de la Commission du Transport du Canada, en vue d'établir des normes pour tous les chemins de fer du pays.

[Text]

CN Rail has taken the initiative of looking beyond the specifics required of it by the McGregor inquiry and set up a broad-based task force to address the broader issues. This task force includes representatives from both major railways, municipal authorities, police and fire chiefs, chemical producers, car builders, railway labour, Transport Canada and the Association of American Railroads, all of whom welcome the opportunity of being involved. The task force has begun to study a range of questions dealing with operational reliability, the handling of dangerous goods and how to respond to accidents.

I hope that my remarks have covered the main points that are of concern to members. However, I am sure that you still have many questions on these and other matters relating to CN, and I welcome this opportunity to attempt to answer them.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bandeen. Would you like, at this time, to introduce the officials who are with you to members of the committee?

Mr. Bandeen: I think I did at the start.

The Chairman: Sorry, I must have been consulting with my Clerk at that moment.

• 1000

Before we start the questioning, may I remind members that, while you do not necessarily have to be a member of the committee to pose questions, you do have to be a member of the committee to cast a vote, if there are any votes.

I would also ask any members who are here who wish to pose questions to be sure to indicate to me, or to the Clerk, your desire to question. I would not want at the end of the day to have somebody tell me that he was here all day and did not get a chance to ask questions, so if you wish to put questions please make that known.

If it is now 10.00 o'clock and we will start our questioning with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Bandeen, how much additional double tracking that was not planned prior to January 17, 1980, is currently being planned and/or constructed as a result of the directive issued by the Prime Minister when he was the leader of the opposition back on January 17, 1980, when he said, and I quote:

It will be the policy of the new Liberal government that the Canadian National Railways will double track its entire line of 1,500 miles from Winnipeg to Vancouver. It will build a second parallel line by linking together all the sidings to form an extra track.

Rather a lunatic proposal I must say, but what has happened as a result of that lunatic proposal?

The Chairman: Mr. Bandeen.

[Translation]

Nous du CN désirons aller plus loin que les exigences imposées par la commission d'enquête sur McGregor. Nous avons créé un groupe d'étude polyvalent qui a pour tâche d'étudier les problèmes d'ordre plus général. Ce groupe comprend des représentants des deux principales compagnies de chemin de fer, des administrateurs municipaux, des directeurs de la police et des incendies, des fabricants de produits chimiques, des fabricants d'automobiles, des syndicats d'employés des chemins de fer, de Transport Canada, et de l'Association des chemins de fer américains. Tous ont apprécié l'occasion de participer à cette étude. Le groupe d'étude a donc commencé à examiner une série de questions concernant la fiabilité des opérations, la manutention des marchandises dangereuses, et la façon de réagir en cas d'accident.

J'espère que mes remarques ont touché tous les principaux points susceptibles d'intéresser les membres du comité. Toutefois, je sais à l'avance que vous aurez de nombreuses questions à poser au sujet des points traités et d'autres aspects du CN. Je serai heureux de tenter d'y répondre.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Bandeen. Auriez-vous maintenant l'obligeance de présenter aux membres du comité les administrateurs qui vous accompagnent?

M. Bandeen: Je crois que ceci a été fait au départ.

Le président: J'en suis désolé. J'ai dû être en conversation avec mon greffier à ce moment.

Avant d'ouvrir la période des questions, je me permets de rappeler que toutes les personnes présentes peuvent poser des questions mais que le droit de vote n'appartient qu'aux membres du comité.

Je demande aussi aux membres qui désirent poser des questions de bien vouloir m'en aviser—ou en aviser le greffier. Je ne voudrais pas qu'une personne vienne se plaindre à la fin de la journée d'avoir été incapable de poser des questions. Donc m'aviser préalablement ou aviser le greffier.

Il est maintenant 10 heures et je demande à monsieur Mazankowski de bien vouloir poser la première question.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. M. Bandeen, quelle est la distance en milles de voie ferrée additionnelle et non prévue avant le 17 janvier 1980, qui est maintenant planifiée et (ou) en construction par suite de la demande faite le 17 janvier 1980, par le Premier Ministre alors qu'il était chef de l'opposition, lorsqu'il a dit, et je cite:

Selon la politique du nouveau gouvernement libéral, le Canadien National doit jumeler sur toute sa longueur la voie de 1500 milles entre Winnipeg et Vancouver. Le CN doit construire une deuxième ligne parallèle en reliant toutes les voies d'évitement de manière à former une voie additionnelle.

Je dois dire que ce projet est pour les moins extravagant. Mais qu'est-il arrivé par la suite?

Le président: Monsieur Bandeen.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I would like to hear it from Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: As you know, Mr. Mazankowski, from your tenure as Minister of Transport, the CN works on a five-year plan for their capital expenditures and in some cases longer than that, but we attempt to have a five-year plan looking ahead in detail, indeed, we have been planning on how to handle the capacity requirements in western Canada for, I guess, the last 10 years. What has happened since January of 1970 is that we have, indeed, reviewed our look at the capacity in western Canada.

Mr. Mazankowski: What about January 1980?

Mr. Bandeen: I am sorry, did I say 1970? I meant 1980. We have reviewed our capacity projections. We have found that our anticipated need has increased at a more rapid rate than we had anticipated earlier. I believe we reach our 1985 level of traffic, or we anticipate that we are going to reach it, in 1981, so we have undertaken to speed up our plan and are engaged right now in double tracking completely from Edmonton to . . .

Mr. Mazankowski: Are you going to double track the entire line, 1,500 miles from Winnipeg to Vancouver, as the Prime Minister directed you to do?

Mr. Bandeen: Not in the immediate future.

Mr. Mazankowski: What do you mean by the immediate future?

Mr. Bandeen: By the end of the nineteen eighties we do not anticipate double tracking the whole . . .

Mr. Mazankowski: All right, are you anticipating linking together the sidings to form a double track? Is that feasible? Is it practical from an engineering standpoint? Have these things been discussed with the Prime Minister or the Minister of Transport as a result of this proposal?

Mr. Bandeen: Yes, we had a discussion with the new Minister of Transport . . .

Mr. Mazankowski: About incorporating the sidings as a double track?

Mr. Bandeen: Not incorporating the sidings as a double track.

Mr. Mazankowski: What is your own personal opinion of doing that?

Mr. Bandeen: That can be done in a few cases, but it is not a practical method of double tracking in the majority of cases.

Mr. Mazankowski: My understanding is that there is a program in place now to double track that section from Edmonton to the Red Pass Junction. A fair amount of work has gone on and it has been the CN's plan to carry that workout. As a matter of fact, I am not sure of the mileage and the cost, but I think that is clearly one of the bottlenecks. Are there any other areas? And have your plans changed as a result of this directive?

Mr. Bandeen: I am not sure which comes first. Our plans changed in 1980 because we speeded them up, because traffic,

[Traduction]

M. Mazankowski: J'aimerais entendre les commentaires de M. Bandeen.

M. Bandeen: Comme vous les savez sans doute à titre d'ancien ministre des Transports, le CN prévoit des dépenses de capital selon un plan de cinq ans, et plus dans certains cas. Mais nous cherchons à respecter ce plan de cinq ans dans tous les détails. En fait, nous avons étudié la solution aux problèmes de l'Ouest pendant je crois les dix dernières années. Depuis janvier 1970, nous avons réexaminé notre position sur la capacité du chemin de fer dans l'Ouest du Canada.

M. Mazankowski: Qu'arrive-t-il à janvier 1980?

M. Bandeen: Ais-je dit 1970, mille pardons, je voulais dire 1980. Nous avons réexaminé nos prévisions sur la capacité et nous avons réalisé que la demande a augmenté à un rythme plus rapide que prévu. Je crois que nous avons atteint le niveau de trafic prévu pour 1985. Le niveau de trafic planifié pour 1985 sera atteint je crois en 1981. Nous avons donc décidé d'accélérer notre programme et c'est pourquoi nous sommes présentement occupés à doubler la capacité de toute la voie à partir de Edmonton jusqu'à . . .

M. Mazankowski: Allez-vous jumeler la voie sur toute sa longueur, c'est-à-dire sur 7,500 milles entre Winnipeg et Vancouver, comme l'a demandé le Premier Ministre?

M. Bandeen: Pas dans l'immédiat.

M. Mazankowski: Qu'entendez-vous par l'immédiat?

M. Bandeen: Nous n'anticipons pas jumeler toute la voie avant la fin des années 1980.

M. Mazankowski: Très bien. Anticipez-vous de relier ensemble les voies d'évitement pour former une deuxième voie? Est-ce réalisable? Est-ce là une méthode pratique du point de vue technique? A-t-on discuté de ce projet avec le Premier Ministre ou avec le Ministre des Transports?

M. Bandeen: Oui, nous avons discuté de ce projet avec le Ministre des Transports.

M. Mazankowski: Au sujet de l'incorporation des voies d'évitement en vue de former une deuxième voie?

M. Bandeen: Non pas au sujet de l'incorporation des voies d'évitement en vue de former une deuxième voie.

M. Mazankowski: Que pensez-vous personnellement au sujet de cette incorporation?

M. Bandeen: Ceci peut être réalisable dans quelques cas, mais dans la majorité des cas, cette méthode n'est pas pratique.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, le CN a un programme pour le jumelage de la voie entre Edmonton et Red Pass Junction. Les travaux sont commencés en bonne partie et c'est l'intention du CN de terminer ces travaux. Je ne suis vraiment pas sûr de la distance et du coût mais je crois que ces deux facteurs forment clairement l'un des obstacles au projet. Y a-t-il d'autres projets? Avez-vous modifié votre programme par suite de la directive?

M. Bandeen: Je ne suis pas sûr de la cause première. Notre programme a été modifié en 1980 parce que nous avons dû

[Text]

as I was saying earlier, is growing at a rate faster than we anticipated. But you are quite right; what we are doing is leasing up the plans we had, our drawing plans, if you wish, and the only thing that has occurred this year is that we have speeded them up. The traffic indeed is growing at a faster rate than we had anticipated.

Mr. Mazankowski: Can you identify any other areas that you are considering? You have 1,500 miles of track there. In the next five years are you going to embark upon any further double tracking and, if so, where?

Mr. Bandeen: From Red Pass Junction into Vancouver.

Mr. Mazankowski: That has already been . . .

Mr. Bandeen: Not into Vancouver. Hopefully we will get the total from Edmonton to Red Pass Junction double tracked. This will allow us to serve not only the south line but the north line, and this should be completed by the mid-eighties.

• 1005

Mr. Mazankowski: . . . which was planned before the January directive.

Mr. Bandeen: Yes, it was. Then we will be proceeding with double tracking on a selective basis from Red Pass Junction to Vancouver.

Mr. Mazankowski: What about Edmonton east through to Winnipeg?

Mr. Bandeen: Well, as you may remember, we did the portion from Winnipeg to Portage-la-Prairie—I think it has just opened now, and we are looking at a couple of other places but there will not be any extensive double tracking in that area for the next five or ten years.

Mr. Mazankowski: I see. On your investment program, I think you indicated in your statement you would be spending \$4 billion over the next five years.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: Can you give the committee some idea as to where that will be spent and how it will be spent.

Mr. Bandeen: I could give you a general breakdown . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Bandeen: . . . of whether it was equipment or road property. Could I get that information from . . .

Mr. Mazankowski: Certainly.

Perhaps while that information is being received you could comment on privatization.

You and your corporate vice-president have been talking a great deal about the prospect of some privatization. Is that an issue that has been discussed with the government, with the minister? There seems to be a difference of opinion between the views that are emanating from CNR and the views emanating from the minister. Is there a discussion currently under way with the minister, or the government, with respect to some

[Translation]

accélérer les travaux, puisque comme je l'ai dit tantôt, la croissance du trafic s'est faite à un rythme plus rapide que nous l'avions anticipé. Mais vous avez parfaitement raison. Présentement, nous déchirons les plans que nous avions, nos plans de travail si vous voulez. Cette année nous avons simplement accéléré les travaux. Le trafic s'accroît vraiment à un rythme plus rapide que nous l'avions anticipé.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous dire si d'autres secteurs sont présentement considérés. Il s'agit maintenant de 1500 milles de voie ferrée. Allez-vous au cours des prochaines années entreprendre le jumelage d'autres voies, et si oui, où?

M. Bandeen: Depuis Red Pass Junction jusqu'à Vancouver.

M. Mazankowski: Ceci a déjà été . . .

M. Bandeen: Non pas jusqu'à Vancouver. Nous espérons jumeler la voie sur toute la longueur entre Edmonton et Red Pass Junction. Ceci nous permettra de desservir non seulement la ligne sud, mais également la ligne nord. Le jumelage devrait être parachévé vers 1985.

M. Mazankowski: . . . qui avait été planifié avant la directive de janvier.

M. Bandeen: Oui, c'est bien ça. Nous poserons donc, de façon sélective, une voie double allant de Red Pass à Vancouver.

M. Mazankowski: Et qu'en est-il de la section qui doit relier Edmonton Est à Winnipeg?

M. Bandeen: Vous vous en souviendrez, nous avons fait la section qui va de Winnipeg à Portage-la-Prairie qui, je le pense, vient tout juste d'être mise en service, et nous sommes à considérer un couple d'autres endroits, mais il n'y aura pas de doublement des voies qui vaille la peine d'ici cinq à dix ans.

M. Mazankowski: Je vois. Si je ne me trompe, vous avez dit qu'au titre de programme d'investissement vous vous proposiez de dépenser 4 milliards de dollars au cours des cinq années à venir.

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: Pouvez-vous donner une idée au Comité à quoi et où vous allez dépenser cet argent.

M. Bandeen: Je pourrais vous fournir des détails à ce sujet . . .

M. Mazankowski: Oui.

M. Bandeen: . . . s'il s'agirait de matériel ou d'emprises. Pourrais-je obtenir ces renseignements de . . .

M. Mazankowski: Certainement.

Dans l'attente de ces renseignements, vous pourriez peut-être nous parler de l'émission d'actions.

Il en a été fortement question entre vous-même et votre vice-président du conseil d'administration. S'agit-il d'une question qui fait l'objet d'entretiens avec le gouvernement, le ministre? Il semblerait y avoir des divergences d'opinion entre le CN et le ministre. Y aurait-il des entretiens en cours avec le ministre, ou le gouvernement, en ce qui concerne la vente, l'émission d'actions, à l'égard de partie du CN, ou vous-même

[Texte]

overall plan to sell off, privatize, a portion of CN or are you and your officials simply throwing out these suggestions for debate?

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: In answer to the first part of your question, no, there are no discussions going on between the CN and the Government with regard to privatization of the CN or any part of it. In answer to your second question, the point we have been trying to make—and being not understood by the press—is that there will be a need for an injection of equity into the CN in the next five years if we do not solve some of these problems, such as Crows Nest grain, or Newfoundland, or some of the other ones I have listed.

Our suggestion was that if indeed equity has to be injected, this can be done by the government buying shares. They have done it in the past and they probably could do it in the future, if that was required. But my desire was that they understand this was a necessity, that we could not finance totally by debt and our retained earnings these expenditures which we are looking forward to. I keep saying that we need new equity and that it should be probably supplied by the government, but the reporters go as far as the new equity and then say, well, that is privatization. It does not have to be privatization, and it is not being discussed at the moment with ourselves and the federal government.

I have our outlook for the capital expenditures, which shows it just by the major divisions. But I think what you wanted to know was whether it was rail or equipment.

All right. I can give you the capital investment of CN Rail in 1981. Basic renewal—this is just the replacing of our rails, our ties, our ballast—it is about 227 million. Plant expansion is \$86 million, and plant expansion as the name implies, is to increase the capacity, mainly in western Canada, but also in some parts of the east, but the majority of that expenditure would be west of Thunder Bay. Special projects are in the amount of about \$78 million. These were new projects that were being undertaken on a commercial basis and had a satisfactory return to justify them. Equipment is \$132 million. The total amounts to approximately \$500 million in 1981.

• 1010

Mr. Mazankowski: Is that sort of the ballpark figure for each year?

Mr. Bandeen: Yes, they are more or less in that vicinity. You see a steady increase in that plant expansion over the years from \$86 million to \$125 million in 1985.

Mr. Mazankowski: Now that we are on the subject of double tracking, what would it cost to double track the 1,500

[Traduction]

et vos administrateurs faites-vous des propositions du genre dans le simple but d'amorcer un débat.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: En réponse à la première partie de votre question, non, il n'y a pas d'entretiens entre le CN et le gouvernement au sujet de l'émission d'actions au niveau du CN ou de l'une de ses parties. En réponse à votre seconde question, l'idée que nous tentons de faire passer—et qui n'est pas comprise de la presse—a trait au besoin de l'injection de fonds dans le CN au cours des cinq prochaines années si nous ne parvenons pas à résoudre certains de ces problèmes, tel celui lié au transport de blé à partir de Crow's Nest, ou au transport en Terre-Neuve, ou quelques autres dont j'ai fait état.

D'après nous, s'il faut des mises de fonds, il appartiendrait au gouvernement d'acquérir des actions. Il l'a fait par le passé et, au besoin, il pourrait probablement le faire à l'avenir. Mais j'entends par là qu'il doit comprendre qu'il s'agit d'un besoin absolu, que nous ne pouvons le faire uniquement par la voie d'emprunts et servir la dette à même les revenus nets que nous pourrions réaliser. Je persiste à dire qu'il nous faut de nouvelles mises de fonds, et qu'il appartiendrait probablement au gouvernement de fournir ces fonds, mais les journalistes vont jusqu'à dire que s'il s'agit d'une nouvelle mise de fonds elle doit être considérée comme étant une émission d'actions. Bien, elle ne l'est pas nécessairement, et il n'y a nul entretien en cours entre nous-mêmes et le gouvernement fédéral.

J'ai nos projections au titre des frais de premier établissement, projections qui portent sur les éléments majeurs. Mais il me semble que vous vouliez savoir s'il était question de voies ou de matériel roulant.

Bon. J'ai les chiffres des frais de premier établissement pour les services ferroviaires du CN pour 1981. Le réaménagement de base—je ne parle ici que du remplacement de nos voies, traverses et ballast—coûterait quelque 227 millions de dollars. L'acquisition de matériel neuf absorberait 86 millions de dollars, et le matériel en question servirait à accroître la capacité, surtout dans l'Ouest du Canada, mais également en certains endroits dans l'Est, bien que la majorité de ces dépenses iraient aux régions à l'Ouest de Thunder Bay. Les projets spéciaux coûteraient quelque 78 millions de dollars. Il s'agissait de nouveaux projets à portée commerciale, et leur rendement justifierait l'investissement. Le matériel, quant à lui, absorberait 132 millions de dollars. Tout cela nous donne un montant global d'environ 500 millions de dollars pour 1981.

M. Mazankowski: S'agirait-il là de montants approximatifs pour chaque année?

M. Bandeen: Oui, je dirais plus ou moins. Vous pourrez constater un accroissement constant au titre du matériel pour les années à venir et nous passerons de 86 millions de dollars à 125 millions de dollars en 1985.

M. Mazankowski: Pendant que nous y sommes du redoublement des voies, qu'en coûterait-il pour ce genre d'aménage-

[Text]

miles of line from Winnipeg to Vancouver? Have you ever discussed that with the Prime Minister?

Mr. Bandeen: No, I did not. And I do not have an estimate of it either.

Mr. Mazankowski: Certainly as one who has received the directive, one would have thought that that would have been the first order of business after the new government was formed; that you would have tried to get some clarification. Does he really means it?

An hon. Member: That is something he can tell us.

Mr. Bandeen: I believe that the current Minister of Transport had a press conference in Winnipeg a couple of months or so after his appointment, and I believe he explained at that press conference.

Mr. Mazankowski: Yes, but the Prime Minister's speech to the country...

Mr. Deniger: It was not the Prime Minister.

Mr. Mazankowski: Pardon? Well I am quoting the Prime Minister, Mr. Deniger. And I am wondering if you have discussed with your engineers, your officials, a ballpark figure as to what it would cost to double track the 1,500 miles that we are talking about?

Mr. Bandeen: No, we have not.

Mr. Mazankowski: Well can you?

Mr. Bandeen: Can we estimate it?

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Bandeen: Yes, we can. It is a case of just having to sit down and spend the time on it.

Mr. Mazankowski: You must have some idea though. You are doing some double tracking now, so you must have some idea.

Mr. Bandeen: Well, it is going to cost a considerable amount of money. But double tracking in Manitoba and Saskatchewan is one thing; double tracking in the mountains is quite another cost. The estimates I have seen range all the way from a million dollars a mile up, and over two million in the mountains. But these are just the roughest of figures.

Mr. Mazankowski: It is not only a lunatic proposal, it is pretty shallow, I guess; obviously not much work has gone into it.

You indicate that you are encouraged by the current state of affairs with respect to the apparent readiness of the government to deal urgently with the matter of losses in the movement of grain. Are you aware of something that we are not? We keep hearing words to the effect that a task force is going to be proposed and that some proposition is to be put forth. What reason do you have for stating that the matter is going to be dealt with urgently? We are under the impression that something is going to happen before the end of the year, but it does not appear that that is obvious at the present time.

[Translation]

ment sur une distance de 1,500 milles de Winnipeg à Vancouver? Avez-vous jamais eu des entretiens avec le Premier ministre à ce sujet?

M. Bandeen: Non, nous n'en avons parlé, pas plus que je n'ai d'estimatif à ce propos.

M. Mazankowski: Certes, à titre de détenteur de la directive, tout porte à croire que la question aurait dû avoir préséance une fois le nouveau gouvernement en place; que vous auriez tenté d'obtenir des précisions en la matière?

Une voix: Voilà de quoi il peut nous parler.

M. Bandeen: Il me semble que le Ministre des transports actuel a tenu une conférence de presse à Winnipeg, quelque deux mois après sa nomination, et je crois qu'il a fourni des explications lors de cette conférence de presse.

M. Mazankowski: Oui, mais le Premier ministre dans son discours à la nation...

M. Deniger: Ce n'était pas le Premier ministre.

M. Mazankowski: Pardon? Croyez-moi M. Deniger, je cite les propres paroles du Premier ministre. Et je me demande si vous avez parlé à vos ingénieurs, vos représentants, d'un montant approximatif au sujet du doublement des voies sur la distance de 1,500 milles dont il est question ici?

M. Bandeen: Non, nous n'en avons pas parlé.

M. Mazankowski: Eh bien, le pourriez-vous?

M. Bandeen: Pouvons-nous produire un estimatif?

M. Mazankowski: Oui.

M. Bandeen: Oui, nous le pouvons. Nous devons simplement nous réunir et y consacrer le temps voulu.

M. Mazankowski: Vous n'êtes pas sans avoir une idée. Vous êtes en train de doubler des voies, vous devez donc avoir une idée.

M. Bandeen: Disons qu'il va falloir d'énormes sommes d'argent. Mais le doublement des voies au Manitoba et en Saskatchewan est une chose; dans les régions montagneuses c'en est une tout autre. Les estimatifs que j'ai vu vont du million de dollars et plus le mille, et au-delà de deux millions dans les montagnes. Mais ce ne sont là que des montants des plus approximatifs.

M. Mazankowski: A mon avis, cette proposition, en plus d'être extravagante est superficielle; il est évident que personne n'a mis beaucoup de cœur à l'élaborer.

Vous dites que vous fondez de grands espoirs sur l'apparente volonté du gouvernement, dans la situation actuelle, de prendre sans tarder les dispositions voulues en ce qui concerne les pertes encourues par la stagnation du transport des blés. En sauriez-vous plus long que nous là-dessus? Des rumeurs nous apprennent qu'il est question de former un groupe d'étude, et qu'il y aura éventuellement une proposition. Quelles sont les raisons qui vous portent à dire que la question sera réglée d'ici peu? Nous avons l'impression qu'il se passera quelque chose avant la fin de l'année, mais il n'y a là rien d'absolument certain à l'heure qu'il est.

[Texte]

Mr. Bandeen: No, I have nothing except the public statements of the various ministers both in the House and outside it.

Mr. Mazankowski: Dr. Bandeen, we had VIA Rail before us here a few meetings ago, and they complained that they receive extra billings from you for the provision of services. Notwithstanding that you do have a contract, the contract is so loose that you can extra bill at the end of the year. It seems like a rather loaded contract in favour of the railroads. They are now attempting to try to get together to get a more firmed-up contract so that they can project their services and project their costs and, thereby, their schedules and fares. What is the position? Can you not foresee the cost of providing those services to VIA on a 12-month basis? Or is the thing that volatile?

Mr. Bandeen: No, no; we very much can. Back when VIA was set up and it was agreed that the two railways would have a contract with VIA, we entered into discussions with VIA on just such a contract. Then we were forced back into something called "63-13" which I do not want to spend a lot of time on, but it is a costing order that has been drawn up by the CTC after several years of hearings, and which usually is brought up to date several years after the event. I believe they brought it up to 1978 at the beginning of 1980 and they are undoubtedly doing 1979 now. We had no desire to have the contract based on "63-13". It rapidly became the desire of VIA and the then Minister of Transport, Mr. Lang, to have it, and we were ordered to sign a contract on the basis of the "63-13". I believe it was thought it was to the advantage of VIA at the time. The contract very specifically says that we will bill them on a monthly basis on the anticipated cost, under 63-13, and that at the end of the year when the figures are changed and updated there will be an additional billing.

• 1015

We did not want this arrangement because 63-13, to us, does not represent the way you should be costing passenger service. There is no overhead in it, as an example, no return on anything except the out-of-pocket costs. It has nothing for the huge investment the railways have in right-of-way track, it is only the wear and tear caused by the passenger service, and in our opinion it is not the best way even to estimate that.

Having said that, we were forced into a contract that can be terminated with a year's notice, and last April we got a notice from VIA wanting to terminate it. They have now come up with a proposal, which we are looking at, and we think is the basis of perhaps a better contract. But you should always remember, when you are hearing them, that they are the ones who opted for this and wanted it. I think they thought it was a better deal at the time—and it may have been, for them.

Mr. Mazankowski: I am surprised . . .

[Traduction]

M. Bandeen: Non, je n'ai rien si ce ne sont les déclarations publiques des divers ministres en Chambre et ailleurs.

M. Mazankowski: Docteur Bandeen, les représentants de VIA Rail ont témoigné, il y a quelque temps de cela, par devant notre Comité, et ils se plaignaient des suppléments de facturation que vous leur présentiez au titre de services qu'ils vous rendaient. Bien que vous ayez conclu un marché, les termes du contrat sont vagues au point que vous pouvez présenter des factures supplémentaires en fin d'année. Il semblerait que ce contrat favorise largement les chemins de fer. Il y a présentement des rencontres en vue pour essayer d'en venir à un contrat avec des termes plus précis afin qu'ils puissent faire des prévisions au titre de leurs services et de leur frais d'exploitation et, par ricochet, leurs horaires et leurs tarifs. Qu'advient-il de cela? Ne pouvez-vous prévoir le coût des services rendus à VIA sur une période de 12 mois? Ou toute l'affaire est-elle imprévisible à ce point-là?

M. Bandeen: Non, non; bien sûr nous le pouvons. Lorsque VIA fut créée, et qu'il fut entendu que les deux entreprises ferroviaires travailleraient à contrat avec VIA, nous avons entamé des pourparlers avec VIA au sujet d'un contrat du genre. Ensuite nous dûmes faire marche arrière pour en venir à une entente dite «63-13», entente dont je ne veux pas vous entretenir au long, qui correspond à une attribution des coûts déterminée par la CCT, plusieurs années après coup. Je crois qu'en 1980 la mise à jour a été faite pour les années allant jusqu'à 1978, et que celle de 1979 est présentement en cours. Nous ne voulions pas d'un contrat dit «63-13», mais VIA et le ministre des Transports de l'époque, M. Lang, se sont empressés d'adopter la formule, et l'ordre nous fut donné de signer un contrat du genre. Je crois qu'à l'époque on s'imaginait que la formule serait tout à l'avantage de VIA. Le contrat stipule, en termes non ambigus, que nous devons les facturer chaque mois pour les coûts prévus, selon la formule «63-13», et qu'en fin d'année, alors que les montants ont été changés et remis à jour, il y aurait une facturation supplémentaire.

Nous ne tenions pas à ce genre d'entente parce que, d'après nous, «63-13» ne correspond pas aux frais d'exploitation d'un service passagers. La formule ne tient, par exemple, nul compte des frais généraux ou d'un revenu quelconque, alors qu'elle fait état des frais d'exploitation. Il n'y est pas fait état des sommes énormes investies par les chemins de fer au titre des emprises ferroviaires, et il n'y est tenu compte que de la détérioration attribuable au service passagers et, de notre avis, même cette dernière est fort difficile à évaluer.

Ceci dit, on nous a forcés à signer un contrat qui peut être résilié à un an de préavis, et en avril dernier VIA nous a signifié son intention d'y mettre un terme. Elle nous a fait une nouvelle proposition que nous sommes à étudier et qui, nous le croyons, ferait la base d'une meilleure entente contractuelle. Mais, n'oubliez pas que lorsque vous écoutiez ses doléances c'était son choix et son désir. A mon avis, elle y voyait une bonne affaire à l'époque—et elle peut y avoir gagné.

M. Mazankowski: Je suis surpris . . .

[Text]

The Chairman: Three minutes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: ... when you talk about the losses that you incur, that VIA tells us they have difficulty getting access to your actual cost data. I guess there are some suspicions that maybe the costs that are occurring to your companies are not as great as you say.

I had a specific question that has been raised by the Government of Alberta, in particular by the Department of Tourism and Small Business. They are concerned over the fact that, on numerous occasions, they have made specific requests for an Edmonton to Jasper ski train to be operated by VIA. The information they have given to me is that, while VIA seemed willing, CN seemed unwilling. I am wondering if you are aware of this situation, whether, in fact, it might not be reconsidered? And, if it has been turned down, for what reason?

Mr. Bandeen: I am sorry, I am not aware of it. I was aware that we were running a ski train, it seems to me, last year. I am not aware that we are not running one this year. I will find out. This would be a VIA responsibility, but we would operate it for them.

Mr. Mazankowski: This was my immediate reaction. I indicated to them that it would be VIA's responsibility. They turn around and say that VIA is prepared, but they cannot get the additional equipment from you people. What provision do you allow, as a provider of those services, for giving additional plant and equipment for peak periods?

Mr. Bandeen: Let us just understand, we do not own any of the equipment. The equipment is all owned by VIA, including their locomotive. So it is not a case of our giving them additional equipment, they have all the equipment, we have no passenger equipment left, with the exception of the commuter service in Montreal. They are the ones who are going to have to supply the equipment, all we have to do is supply the time slot and the operating crew.

Mr. Mazankowski: I guess it is the time slots and the operations. Is that where the difficulty comes in?

Mr. Bandeen: I do not know. I will find out for you and will get back to you with an answer.

Mr. Mazankowski: Okay.

The Chairman: Final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: All right. This is going to open up the CN Express, I know it is a matter that is going to be dealt with quite extensively.

My concern is that you mentioned in your remarks that you are experiencing a fierce level of competition from specialized carriers in express delivery. Are you admitting that you cannot meet this competition? It seems to me that outfits like UPS and even CP have done a fairly good job in this service. I am also concerned about the fact that there are a number of areas that are not going to have alternative services. Surely as a provider of those services you have some responsibility, if you are going to withdraw that, to ensure that there is alternative service available.

[Translation]

Le président: Trois minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: ... du fait que lorsque vous nous parlez de vos pertes, VIA vient nous dire qu'elle éprouve des difficultés à mettre la main sur vos données budgétaires. Je pense qu'il y a certains doutes quant à la véracité des dépenses déclarées par vos compagnies, et qu'elles ne sont pas ce que vous dites.

J'avais une question précise qui a été soulevée par le gouvernement de l'Alberta, plus particulièrement par le ministère du Tourisme et les petites entreprises. Leurs préoccupations ont trait à des demandes répétées pour un train des neiges entre Edmonton et Jasper qui serait exploité par VIA. J'ai appris que, malgré l'intérêt manifesté par VIA, le CN semblait faire la sourde oreille. Je me demande si vous êtes au courant de cette situation et si, en fait, il ne faudrait pas ramener la question sur le tapis. Et s'il y a refus, quelle en serait la raison?

M. Bandeen: Je regrette, je ne suis pas au courant de la chose. Je savais que nous avions un train des neiges, l'an dernier il me semble. Je ne savais pas que nous n'en avions pas cette année. Je vais me renseigner. Il relèverait de VIA, mais nous l'exploiterions pour elle.

M. Mazankowski: Ce fut là ma réaction immédiate. Je leur dis que VIA assumerait la responsabilité du service. En réponse ils m'apprennent que VIA était prête, mais que vous ne pouviez pas leur fournir le matériel indispensable. Que prévoyez-vous, à titre de pourvoyeur de ces services, quant à la fourniture de matériel supplémentaire pour des périodes de pointe.

M. Bandeen: Entendons-nous bien, ce matériel ne nous appartient pas. Tout le matériel est la propriété de VIA, y compris sa locomotive. Il ne s'agit donc pas pour nous de lui fournir du matériel supplémentaire, puisqu'elle l'a en sa possession, et il ne nous reste aucun matériel passagers si ce n'est celui du service de banlieue à Montréal. Il lui appartiendra donc de fournir le matériel, alors que seuls l'intercalation dans l'horaire et l'attribution du personnel d'exploitation sont de notre ressort.

M. Mazankowski: Il s'agirait donc d'une question d'horaire et d'exploitation. Est-ce là que réside la difficulté.

M. Bandeen: Je l'ignore. Je vais me renseigner et je vous donnerai une réponse.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: Dernière question, Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Bon. Parlons maintenant des services de messagerie du CN; je sais que nous allons débattre cette question en long et en large.

Ce qui me préoccupe est lié au fait que vous faites face, d'après vos dires, à la concurrence sans merci que vous livrent les transporteurs spécialisés en la matière. Cela veut-il dire que vous êtes impuissants à faire mieux qu'eux? Il me semble que des entreprises comme VPS, voire CP, ont pas mal réussi dans ce domaine. Je suis également inquiet du fait qu'il y a des régions qui vont devoir se passer d'un choix de services. Admettons qu'à titre de pourvoyeur de ces services, si vous les supprimez, il va falloir que vous les remplaciez par un autre.

[Texte]

I find it rather strange that a company with the resources, the managerial expertise, and the initiatives and the innovativeness of a company like CN could not meet those challenges and would admit to the fact that they are being out-hustled by someone else.

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Okay. You had a couple of questions there. I would like to deal with one specifically, and then come back to your competition question. The question was, what we were going to do for communities that did not have an alternative service?

• 1020

I think we have stated all along, and I myself have stated it several times, that we fully intend to give service to communities that are, if you wish, "rail locked"; they do not have road and do not have trucker service. There are some of these places in the northern parts of Ontario and Quebec, and also Manitoba and British Columbia, where there just is not an alternative road and we are going to have to supply the service and we fully intend to.

As to the competition, I think this has been one of our problems. We started off as an adjunct to the railway of the passenger service—that is our express did. We started off trying to supply all people with all things. We started off trying to give every type of service possible. When you are in that situation then you have a monopoly or a near monopoly position. Competition starts coming in and they start taking away the most profitable side and the most advantageous part of your profit. Indeed that has occurred. It has occurred with people like Purolator and with various courier services who have slowly milked away the traffic between principal territories, principal cities—in fact the real cream of the traffic, if you wish. This of course left us with the rest of the traffic which was not that attractive to them as such, and left us with a great many alternatives and a great many slots for places we have to serve.

So we are taking a step now with the market concentration in express that perhaps we should have taken quite a few years ago. We are trying to bring ourselves down to a limited service in which we can effectively with the result that we will take anyone on in that service. But we are not going to try to cover our areas in which other people are now competing, and we will still continue to serve all of Canada. We intend to do it through local truckers, from the 30 principal terminals that we are left with. So we feel we are moving into an area where we can really be competitive, and where we can make money.

Mr. Mazankowski: But it seems to me you have identified the problem and are reacting to it after the horse has slipped out of the barn.

Mr. Bandeen: I do not think the whole horse has slipped out of the barn. I feel that we still have a large body of our traffic

[Traduction]

Il me semble étrange qu'une entreprise qui dispose des ressources et de l'expérience en matière de gestion, et qui a ce qu'il faut pour prendre l'initiative et innover comme il est donné au CN de le faire, ne peut relever le défi et, par ricochet, admet qu'elle se fait damer le pion par d'autres.

Le président: M. Bandeen.

M. Bandeen: Bon. Vous avez posé une couple de questions. J'aimerais donner des précisions au sujet de l'une d'elles, et passer ensuite à celle de la concurrence. Vous demandiez ce que nous nous proposons de faire au sujet des agglomérations pour lesquelles il n'y a pas d'autre service.

Je pense que nous n'avons cessé de dire, et je l'ai dit moi-même à plusieurs reprises, que nous avons la ferme intention de desservir les agglomérations qui se fient purement, si vous y tenez, au «service ferroviaire», parce qu'il n'y a nul genre de livraison par camion. Nous en trouvons du genre dans le Nord de l'Ontario et du Québec, et également au Manitoba et en Colombie-Britannique, pour lesquelles la solution de rechange saute aux yeux et nous nous proposons fermement de fournir ce genre de service.

Pour ce qui est de la concurrence, elle nous a donné des maux de tête. Au départ, nous avions une ramification du service passagers—c'est-à-dire nos messageries. Nous avons commencé par tenter de desservir tout un chacun à tous les égards. Nous avons essayé tous les genres de services possibles et imaginables. C'est le genre de situation qui vous donne le monopole ou un quasi-monopole. Les concurrents entrent alors en scène et se mettent à vous chiper ce que vous avez de plus rentable, et la meilleure part de vos profits s'évapore. C'est là un fait acquis. La chose s'est avérée avec la venue de Purolator et diverses autres entreprises de livraison à domicile qui se sont lentement appropriées les transports entre les diverses régions, les villes principales—en fait, la crème des services, si vous comprenez ce que je veux dire. Cela nous a laissé ce qui les intéressait moins, un tas de problèmes et nombre de vides à combler quant aux endroits qu'il nous faut desservir.

Face à la concentration du marché des messageries, nous sommes en voie de prendre des mesures que nous aurions peut-être dû envisager il y a plusieurs années. Nous allons tenter de nous en tenir à un service limité qui nous permettra d'attaquer efficacement de front quiconque s'occupe de messageries. Nous ne tenterons pas de prendre pied là où d'autres se font présentement la concurrence, sans pour autant cesser de desservir l'ensemble du Canada. Nous avons l'intention de faire appel à des camionneurs locaux qui feraient la liaison avec les quelque 30 terminus importants qui nous restent. Nous sommes donc d'avis que le système que nous sommes en voie de créer sera vraiment concurrentiel, et qui nous permettra de réaliser des bénéfices.

M. Mazankowski: Mais il me semble que vous vous êtes finalement rendu compte du problème et que vous y réagissez maintenant que le loup est sorti du bois.

M. Bandeen: Je pense qu'il ne s'est montré que le bout du nez. D'après moi, il nous reste une part importante du marché

[Text]

in which we can be competitive, and that we can make money on and where we are ready to give the opposition a run for their money. We do not feel we can handle the small packages. We feel that the rest of Canada is covered with competitors in this field who are doing a good job apparently and making money. So there does not appear to be any particular expertise that we can add in that area.

In the heavier movements between principal cities, and with interline to the smaller localities, we feel we can compete, and that we can make money on it and do it efficiently.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there are three or four items I would like to raise with Mr. Bandeen. One of them I know he has mentioned in his opening statement and I am confident that most if not all of my colleagues on the committee, will want to ask questions about it. So I will just briefly go into the subject of CN Express in a general way just to sort of open the subject, but it will be continued I am certain during the rest of the hearings.

When the railroads, both CN and CP, started shifting from station agents and movements of LCL and express by rail, passenger trains, mixed trains, weight freights and so forth, and they applied to close railway stations they made public commitments, both railroads did, that the new services by truck would be better, would be more efficient, faster and even cheaper. The CNR Servocentre community presentation said the following a few years ago:

Right from the day a service centre goes on stream, the service provided to customers from it will be at least equal to that which is available through conventional facilities; in many cases immediately superior to that now available.

Now we got out of the station agents and the express cars and the express messengers and so forth, and moved to trucks. Now you want out of truck servicing. When you applied to close stations and shift from rail to road, how come you were not completely open and honest with the public then and say that you mightily wanted to get out of that little business entirely and be done with it.

• 1025

Furthermore, you mentioned interline carriers to fulfil obligations where you are reducing services or closing terminals. We have already had some bitter experience in northern Ontario; this was a CP service abandoned. The interlining meant that the rates went up 200 to 300 per cent. Shipments that took only five or six days now take two weeks. Eastbound shipments out of Schreiber or White River go southwest to Parry Sound first by an interline carrier and then back to Montreal or Halifax; it just is not working. What kind of arrangements do you have with these interline carriers? Would

[Translation]

où nous pouvons faire la concurrence, de l'argent, et nous sommes prêts à donner la chasse à notre contrepartie. Nous ne croyons pas pouvoir nous charger des petits colis. Le reste du Canada, à notre avis, est envahi par la concurrence dans ce domaine, elle y fait du bon travail et, selon les apparences, pas mal d'argent. Il ne semble donc pas que nous ayons quelque expertise à apporter dans ce domaine.

Dans les transports plus conséquents entre les villes principales, et avec les correspondances qui desservent de plus petites agglomérations, nous sommes sûrs que nous pouvons tenir tête à la concurrence et faire de l'argent dans des conditions d'efficacité optimum.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a trois ou quatre sujets dont j'aimerais parler à M. Bandeen. Je sais qu'il en a mentionné un dans son préambule, et je suis certain que mes collègues du Comité, sinon tous du moins la plupart d'entre eux, voudront poser des questions qui s'y rapportent. Je m'attacherai donc brièvement à la question des messageries du CN en général pour, en quelque sorte, lancer l'appât parce que je suis convaincu qu'elle reviendra sur le tapis lors de la poursuite des séances.

Lorsque les chemins de fer, tant le CN que le CP, se sont mis à passer des services par agents de gare et des transports d'envois de détail et de petits colis par rail, trains voyageurs, trains mixtes, frêt lourd et autres à d'autres services, et qu'ils ont fait la demande de fermeture de gares, et cela les deux compagnies l'ont fait, ils se sont publiquement engagés à fournir de nouveaux services de camionnage mieux organisés, plus efficaces, plus rapides, voire moins coûteux. Il y a quelques années, les représentants du Servocentre du CN ont dit ce qui suit:

Dès leur mise en œuvre même, les services auxquels les clients pourront faire appel seront de qualité au moins égale à ceux actuellement disponibles avec les moyens classiques; dans nombre de cas, ils y seront supérieurs.

Nous avons donc fait table rase des agents de gare, du transport des colis par wagon, des agents de messagerie, et que sais-je encore, pour passer au camionnage. Maintenant vous voulez abandonner la livraison par camions. Lorsque vous avez fait la demande de fermeture de gares, et que vous êtes passé du rail à la route, comment se fait-il que vous avez berné le public à l'époque en disant que vous vouliez abandonner ce genre de petite entreprise à tout jamais.

Vous avez par ailleurs fait mention du recours aux services de transporteurs intermédiaires là où vous réduisiez les vôtres ou fermiez des terminus. Nous avons déjà connu quelques cas pénibles dans le Nord de l'Ontario; il s'agit d'un service qui fut abandonné par le CP. Le transport intermédiaire a fait grimper les coûts par quelque 200 à 300 pour cent. L'acheminement qui se faisait en cinq à six jours, prend désormais deux semaines. Les expéditions à destination de l'Est, à partir de Schreiber ou de White River, sont d'abord dirigées sur Parry Sound, au sud-ouest, par les soins d'un transporteur intermé-

[Texte]

it be one rate, and all carriers that are interlined will share that rate or will each charge his own separate rate? What are the obligations regarding loss and damages, and claims? Is it up to each interline carrier? My experience has always been that when you were trying to get a claim settled, each carrier blamed the other one. When there was something broken or lost, the poor customer had a hell of a time collecting; it took months. What arrangements have been made in that area of rates and claims?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I will try to answer your questions in order. Your first query was regarding abandoning, if you wish to use the term, stations and station agents, and putting in Servocentres. We promised better service, and I think we have given it. Now I am talking carload here. I think the service to the carload shipper has improved immensely. We now have the capacity to spot cars, to tell them where their own cars are. I think if you talk with the carload shippers across the country, they are immensely pleased with the Servocentres.

Mr. Benjamin: I am sorry, Mr. Bandeen, I did not mention carload. I am talking about the ones set up in the context of the small lot LCL shipments and Express shipments. LCL freight and Express shipments were handled before on the track in express cars, in box cars.

Mr. Bandeen: I am sorry, I misunderstood you. I thought you said that . . .

Mr. Benjamin: I know you are doing great on carload stuff.

Mr. Bandeen: I thought you said that our witness appearing had said that they were going to give better service and I assumed it was carloading he was talking about. You did not specify and I just wanted to make sure it was understood that I think the carload service has greatly improved.

Now we were required to keep on-hand locations in some of the places and to serve them by truck. We initially started serving by our own Express trucks and our CNTL trucks, but we found that this was not economic because the volume of traffic would not sustain it. In some places we have already gone to interlining. I believe we have in parts of Saskatchewan, and indeed in most of Canada we have places where we are interlining with other carriers. Our thought is that, if we interline with a local carrier and have a good agreement with him, he will probably, or should be able to, give much better personalized service to the community than we can as a national carrier. We intend, initially anyway, to have one waybill. To answer your question on claims and rates it will be one rate but it will be a combination of our rate to the terminal plus whatever the rate of the interlining trucker is; it will be

[Traduction]

diaire, pour ensuite revenir vers Montréal ou Halifax; c'est tout à fait illogique. Quelle sorte d'entente avez-vous avec ces transporteurs intermédiaires? S'agit-il d'un tarif fixe commun à tous ces transporteurs, ou chacun d'eux impose-t-il le sien propre? Quelles sont leurs responsabilités au titre des pertes et dommages, et des demandes d'indemnisation? Chaque transporteur intermédiaire assume-t-il ses propres responsabilités? Je sais d'expérience que, lorsqu'il y a une demande d'indemnité, l'un blâme l'autre. Advenant du bris ou des pertes, le pauvre client avait un mal de chien à se faire indemniser; la chose prenait des mois. Quelles sont les ententes intervenues au titre des tarifs et des réclamations?

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Je vais tenter de répondre aux questions dans leur ordre de préséance. Votre première question portait sur l'abandon, si c'est là le terme qui vous convient, des gares et des agents de gare, et leur remplacement par des Servocentres. Nous avions promis un meilleur service, et je crois que nous avons tenu parole. Je parle de wagons complets. Il me semble que le service à l'expéditeur par wagon complet a fait d'immenses progrès. Nous pouvons désormais localiser les wagons de sorte que nous pouvons renseigner les expéditeurs sur l'endroit où se trouvent leurs propres wagons. Je suis d'avis que, si vous parlez aux expéditeurs par wagons complets de par le pays, ils sont extrêmement satisfaits des services que leur rendent les Servocentres.

M. Benjamin: Pardon, monsieur Bandeen. Je ne parlais pas de wagons complets. J'entends ceux qui font appel à vos services pour les petits lots, les envois de détail et les envois de messagerie. Les envois de détail et de messagerie voyageaient auparavant par rail dans des voitures de messagerie, des wagons couverts.

M. Bandeen: Vous voudrez bien m'excuser, je vous avais mal compris. Je croyais que vous disiez que . . .

M. Benjamin: Je sais que vous faites merveille dans le domaine des wagons complets.

M. Bandeen: Je croyais que vous disiez que notre témoin avait parlé en termes d'amélioration du service, et je pensais qu'il était question de wagons complets. Vous ne l'aviez pas précisé, et je voulais tout simplement m'assurer que vous aviez compris que, à mon sens, le service au wagon complet s'est singulièrement amélioré.

Nous avons été tenus de conserver des installations en place en certains endroits, et de les desservir par camion. Nous avons commencé par assurer ce service avec nos propres camions de messagerie et de transport routier CN, mais nous nous sommes aperçus que c'était une solution coûteuse en raison du faible volume des marchandises transportées. En certains endroits nous avons déjà adopté la formule du transport intermédiaire. Je crois qu'en certains lieux de la Saskatchewan et, de fait, dans la presque totalité du Canada, nous faisons appel au transport intermédiaire par la voie d'autres entreprises de camionnage. Nous avons pensé que, si nous disposons d'un transporteur intermédiaire local avec lequel nous avons une entente viable, il serait probablement, sinon sûrement, en mesure de fournir de meilleurs services personnalisés à l'agglomération, que nous ne le pourrions à titre de transporteur

[Text]

one rate, one waybill. We will have the major obligation for claims and damage, although it will be between ourselves and the trucker on how that is settled. As far as the individual shipper is concerned, it will be a CN waybill and a CN obligation. This is our initial procedure.

I cannot speak about the situation in northern Ontario. I think you described CP points, so I do not know what their situation is.

Mr. Benjamin: When you started up your Servocentres the communities involved were told that Servocentres would deal also with Express and less than carload as well as carload and they have been had.

Mr. Chairman, before I go on to my next item, I want to move a motion. We can allow it to stand until we deal with it later this day, or whatever the committee wishes.

• 1030

I believe, sir, it is within the mandate of the committee and under the statutory requirement of the annual report to be automatically referred to the committee, and the committee may or may not, as it decides, submit a report to the House of Commons. I think since that is open to the committee I would like to move, seconded by Mr. Murphy, that this committee in its report recommend to the House of Commons that Canadian National be prevented by the government and the Canadian Transport Commission from reducing their express service.

The Chairman: Would you repeat that please, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I will send up a copy, Mr. Chairman.

The Chairman: To begin with, Mr. Benjamin, before you go any further, I must advise you that Mr. Murphy...

Mr. Benjamin: I do not need a seconder.

The Chairman: That is correct, but Mr. Murphy is not officially a member of the committee. I am sorry. I am looking at the wrong list. Sorry. My apologies. Okay, Mr. Benjamin has moved a motion, but he has suggested that it stand and that we consider it later in the proceedings.

Mr. Benjamin: Yes, and I am open to any changes any members want to make to it.

The Chairman: If I may, I will comment later when you bring it back for discussion.

Mr. Benjamin: Fine.

The Chairman: I might point out to you that there are some procedural rules concerning recommendations in reports to be found in *Beauchesne's* Fifth Edition, I believe it is, page 202.

[Translation]

Nous avons l'intention, au départ à tout le moins, de nous servir d'un seul bordereau d'expédition. Quant à votre question au sujet des tarifs et des demandes d'indemnisation, il y aura un tarif uniforme, mais il s'agira de notre tarif rendu au terminus de pair avec celui imposé par le camionneur intermédiaire; il y aura un tarif, un bordereau d'expédition. Nous assumerons la principale obligation quant aux pertes et dommages, bien que nous aurons une entente avec le camionneur en ce qui concerne la façon de régler les réclamations. Pour ce qui est de l'expéditeur proprement dit, le CN se chargera du bordereau et assumera la responsabilité. C'est par là que nous entendons commencer.

Je ne connais pas la situation dans le Nord de l'Ontario. Il me semble que vous avez référé au CP, de sorte que je ne sais pas où il en est.

M. Benjamin: Lorsque vous avez mis vos Servocentres en œuvre, vous avez dit aux agglomérations en cause que vous vous occuperiez également des messageries et de l'envoi de détail, tout comme du transport par wagons complets; elles sont restées sur leur faim.

Monsieur le président, avant de passer au sujet suivant, je voudrais faire une proposition. Nous pouvons le reporter jusqu'à plus tard dans la journée, sinon procéder, au choix au Comité.

Je crois, Monsieur, que le comité, en vertu de son mandat et conformément aux règlements qui stipulent que le rapport annuel doit automatiquement lui être présenté, peut, à sa discrétion, soumettre un rapport à la Chambre des communes. Comme la décision appartient au comité, je voudrais proposer, appuyé par M. Murphy, que ce comité, dans son rapport, recommande à la Chambre des communes que le gouvernement et la Commission canadienne des Transports empêchent le Canadien National de réduire ses services de messageries.

Le président: Voulez-vous répéter cela, s'il-vous-plaît, M. Benjamin?

M. Benjamin: Je vais vous en envoyer une copie, M. le Président.

Le président: Mais auparavant, M. Benjamin, avant que vous ne poursuiviez, j'aimerais vous faire remarquer que M. Murphy...

M. Benjamin: Je n'ai pas besoin d'être appuyé.

Le président: C'est exact, mais M. Murphy ne fait pas officiellement partie du comité. Je m'excuse, je regarde la mauvaise liste. Toutes mes excuses. D'accord, M. Benjamin a proposé une motion, mais il a suggéré qu'on la laisse en suspens et que nous y revenions plus tard.

M. Benjamin: C'est cela, et je suis d'accord que les membres y apportent toutes les modifications qu'ils voudront.

Le président: Si je puis me permettre, je ferai des commentaires plus tard lorsque vous la ramènerez pour discussion.

M. Benjamin: Parfait.

Le président: J'aimerais vous faire remarquer qu'il y a certaines règles de procédure concernant l'insertion de recommandations dans les rapports et qu'on peut trouver dans la

[Texte]

You might like to have a look at that before the afternoon session.

Mr. Benjamin: Okay. If my motion has to be reworded, I will be glad to do that.

Motion allowed to stand.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask you, Mr. Bandeén, about your partnership agreement with Canadian Pacific on telecommunications. CN contributed \$31 million more in assets to the joint operation, the partnership, than CP did, and it seems to me that you have a problem. CN is going to finance CP's entry into the joint company, by in effect lending them \$31 million at 11.75 per cent interest. The agreement was signed in March of this year when the prime lending rate was 15 per cent. Today it is 17 per cent, by tomorrow it may be 18 per cent, or 19 per cent. Why did you lock yourselves into an agreement of that nature? CN is financing CP's takeover or acquiring ownership of assets by charging an interest rate well below prevailing rates. Does this agreement prevent you from telling CP to contribute their \$31 million in assets to come to equity with CN by buying equipment or borrowing money at prevailing rates?

What is even more surprising is that CP put up fewer assets, but is given control of the operation; of seven management positions at CN CP Telecom, CP takes four, including the president and chief executive officer and CN gets the other three, but CN put \$31 million more into the partnership than CP did. Now, how did you arrive at that little deal?

The Chairman: Dr. Bandeén.

Mr. Bandeén: If I could deal with the discrepancy in capital going into partnership first, that the CP put in fewer assets than we did. Your figure of \$31 million does not ring a bell, but it is in that neighbourhood. What we agreed was that, as the partnership spent capital in the year 1980, CP would put up all the capital until it was equalized. They have done this. I believe it is now equalized. They not only put up the capital, but the interest—and this is where your interest figure comes in. We had the discussion about the interest rate in June of the year and I believe you will find the interest rate was roughly 11.7 per cent. In any case this is all gone. If it is not totally done, it will be by early next year. So they will have put up more of the capital. From there on in, we will split the capital 50-50. As to the management of the corporation, it was agreed in advance in discussions between ourselves and CP, that they had a man who had come in from outside the railway industry, outside the telecommunication carrier industry, within the last four or five years,—a Mr. Sutherland, and that he would be the chief executive officer. The other six slots, initially, were filled on the basis of the competence of the people involved. You will notice that the operating vice-president is CN, and planning, and also the chief engineer. It was agreed between us that we would try to select on the basis of the maximum ability. We feel we have a very good team. We feel it is strong and that it is operating the facility very well, and has improved

[Traduction]

cinquième édition du Beauchesne, je crois que c'est à la page 202. Vous aimeriez peut-être y jeter un coup d'œil avant la séance de cet après-midi.

M. Benjamin: D'accord. Si ma motion doit être reformulée, je serai heureux de le faire.

La motion est réservée.

M. Benjamin: M. le Président, j'aimerais interroger M. Bandeén à propos de son accord de participation avec le Canadien Pacifique, concernant les télécommunications. Le CN a contribué à l'entreprise conjointe \$31 millions de plus en avoirs que le CP, et il me semble qu'il y a là un problème. Le CN va en quelque sorte financer l'admission du CP dans l'entreprise conjointe en lui prêtant \$31 millions à 11,75 pour cent d'intérêt. L'accord a été signé en mars de cette année; alors que le taux préférentiel était de 15 pour cent. Aujourd'hui, il est rendu à 17 pour cent, et demain il sera peut-être à 18 ou 19 pour cent. Pourquoi vous êtes-vous engagés à un accord de cette nature? Le CN finance la prise ou l'acquisition d'avoirs par le CP, à un taux d'intérêt bien inférieur aux taux courants. Cet accord vous empêche-t-il de dire au CP de se mettre à égalité avec le CN en contribuant ses \$31 millions d'avoirs, soit en achetant des équipements, soit en empruntant de l'argent aux taux courants?

Ce qui est encore plus surprenant, c'est que le CP, avec une contribution moindre, se voit confier le contrôle de l'entreprise; des sept postes de direction aux Télécommunications CN-CP, quatre sont remplis par le CP, y compris ceux de président et de directeur général, alors que les trois autres échoient au CN, même si celui-ci a apporté \$31 millions de plus à la société que le CP. Comment, alors, en êtes-vous arrivés à cette petite manigance?

Le président: Dr. Bandeén.

M. Bandeén: Si je pouvais parler d'abord de la différence de capital de participation, c'est-à-dire du fait que le CP a apporté moins d'avoirs que nous. Votre chiffre de \$31 millions ne me rappelle rien de précis, mais c'est dans cet ordre là. Nous avons convenu qu'au fur et mesure que la société dépenserait des capitaux au cours de 1980, le CP fournirait tout le capital, afin que sa quote-part soit égale à la nôtre. C'est ce qu'ils ont fait, et je crois que les quote-parts sont maintenant égales. Non seulement ils ont fourni le capital, mais l'intérêt également—et c'est ici que vos chiffres de taux d'intérêt entrent en ligne de compte. La question du taux d'intérêt a été débattue en juin, et je crois que vous trouverez que le taux d'intérêt à ce moment-là était d'environ 11,7 pour cent. Quoi qu'il en soit, tout cela, c'est le passé. Si cette opération n'est pas entièrement réalisée, elle le sera au début de l'année prochaine. Ainsi, ils auront contribué une plus grande part du capital. A partir de ce moment-là, nous partagerons l'investissement moitié-moitié. Pour ce qui est de la direction de la société, il a été convenu au préalable, lors des discussions que nous avons eues avec le CP, que le directeur général serait une personne qu'ils avaient à leur service depuis quatre ou cinq ans—un M. Sutherland—et qui venait d'un secteur étranger à celui des chemins de fer ou des télécommunications. Les six autres postes, au début, ont été comblés en fonction de la compétence des personnes en cause. Vous remarquerez que les

[Text]

the service qualities. After a difficult year of trying to get two teams together, we are now squaring off and ready to do battle with the telephone company. I feel it is an excellent agreement. No longer do we have \$31 million more than they have.

• 1035

Mr. Benjamin: I think you must have been had for a few months, anyway.

You mentioned subsidies and the parts of CN's operations where you lose money. I feel, Mr. Bandeen, did not give a complete picture, Mr. Chairman. CN shows total subsidies received in 1979 of \$156,890,000. This amount is shown on page 41. But there are some other items that are not in there. They also received \$100 million for CN Marine which is in a separate financial report—an addition. They received \$41 million for branch line rehabilitation funds. CN was saved \$19 million on interest and depreciation on hopper cars which were absorbed by government. By the way, included in that \$135 million that you received from the Government of Canada, there is also a branch line subsidy of \$45 million. When I add up the \$45 million branch line subsidy, the \$41 million rail branch line rehabilitation and, if you put in the \$19 million interest saved on hopper car purchases—interest and depreciation, that comes to about the \$95 million you claimed you lost in handling grain in 1979.

Mr. Bandeen: The \$95 million loss was after these events not before. We talk about losing \$150 million, next year, we talked in 1979 of losing \$95 million, but this was after all of these subsidies had been taken into account.

Just to have the record straight, we do not account for the rehabilitation money in our accounts. It is government money. I do not think we have put in either the expenditure or the revenue, as revenue or expenditure. It is to a capital account. So it will not appear in these accounts. We pay the maintenance on the hopper cars. The owners—mainly the government, but also the Wheat Board and some of the provinces, pay the carrying costs. But that would not appear in our book as either a revenue or an expense. So, when we talk about \$95 million, this is clear of subsidies. That is having credited the grain with the branch line subsidies and payments that have been made to us by the federal government.

Mr. Benjamin: I would like to comment on the branch line subsidy. I assume that if CN was getting a full compensatory rate for moving grain, CN would also be responsible for fixing up their tracks and keeping them in good order.

[Translation]

vice-présidents à l'exploitation et à la planification, de même que l'ingénieur-chef, viennent du CN. Nous avons convenu que nous tâcherions de faire la sélection d'après le critère des capacités maximales. Nous pensons avoir une très bonne équipe, forte, qui exploite très bien les installations et qui en a amélioré le service. Après une année difficile consacrée à l'intégration des deux équipes, nous sommes maintenant lancés et prêts à nous attaquer à la compagnie du téléphone. J'estime qu'il s'agit d'une excellente entente, et nous n'avons plus \$31 millions de plus qu'eux.

Mr. Benjamin: J'estime que vous avez dû quand même vous faire avoir durant quelques mois.

Vous avez parlé des subventions et des secteurs d'exploitation où le CN perd de l'argent. J'estime, M. le Président, que M. Bandeen n'a pas tout dit. Le CN fait état de subventions reçues en 1979 au montant total de \$156,890,000. C'est le montant indiqué à la page 41. Mais il y a d'autres rubriques qui n'apparaissent pas là. Ils ont aussi reçu \$100 millions pour CN Marine, qui figure sur un autre rapport financier, une annexe. Ils ont reçu \$41 millions à titre de fonds de remise en état des voies de service. On a épargné au CN \$19 millions en intérêts et amortissements sur les wagons trémies, montant qui a été absorbé par l'État. Au fait, dans les \$135 millions que vous avez reçu du gouvernement canadien, il y a aussi une subvention de \$45 millions pour les voies de service. Si j'additionne la subvention de \$45 millions pour les voies de service et les \$41 millions destinés à la remise en état de ces voies aux \$19 millions d'intérêts économisés sur l'acquisition des wagons trémies, l'intérêt et l'amortissement, cela équivaut à peu près aux \$95 millions que vous prétendez avoir perdu dans le transport du grain en 1979.

Mr. Bandeen: La perte de \$95 millions est postérieure à ces événements et non antérieure. Nous prévoyons perdre environ \$150 millions l'année prochaine et nous prévoyons une perte de \$95 millions pour 1979, mais c'était après avoir pris en compte toutes les subventions.

Mais pour mettre les choses au point, les fonds de remise en état n'apparaissent pas dans nos comptes. Cet argent appartient à l'État. Je ne crois pas que ces fonds aient fait l'objet d'écritures où que ce soit dans nos comptes de recettes et dépenses. Ils sont portés à un compte capital, alors ils n'apparaissent pas dans ces comptes. Nous payons l'entretien des wagons trémies. Les propriétaires, principalement le gouvernement, mais aussi la Commission canadienne du blé et certaines provinces, se chargent des frais de roulage. Mais ceci n'apparaîtrait pas dans nos livres, ni comme revenu, ni comme dépense. De sorte que lorsque nous parlons de \$95 millions, cela exclut les subventions. C'est-à-dire après avoir crédité le transport du grain les subventions pour les voies de service et les versements que nous avons reçus du gouvernement fédéral.

Mr. Benjamin: J'aimerais parler de la subvention pour les voies de service. Je suppose que si le CN touchait le plein tarif pour le transport du grain, le CN serait également responsable de la réparation et de l'entretien de ses voies.

[Texte]

Mr. Bandeén: The reason that some of the tracks are in such bad shape is that we have not had the financing over the last number of years. Once a track has been brought up and rehabilitated to the level agreed to by ourselves and by government, then we should take full responsibility for maintaining it and replacing it as an asset. We cannot, however, rehabilitate these tracks and bring them up to that level out of current revenues because, basically, you are attempting to spend money on wear and tear and depreciation that occurred over the last 50 years, but you are quite right—when and if we get on a commercial rate for Crowsnest grain, we would maintain not only the equipment but the plant from thereon in.

• 1040

The Chairman: You have three minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you are going to have to put me down for another round later on today. I would like to get into another area because I have another motion I want to move. I will do it later in the day, Mr. Chairman, and it can be dealt with by the steering committee after the New Year.

Quite a few experts and authorities are saying that the evidence and experience is in regarding electrification of railway lines. I believe Mr. Bandeén has received some advance warning that I would be raising this matter. Other countries around the world, some of them with similar geography and climate to ours, have been electrifying their systems consistently, year-by-year for the last 30 years or more. I think the one illustration of a country with a kind of large geography, widely scattered population and climate like ours would be the Soviet Union. They have electrified 100,000 kilometres of track. In Europe, of course, all the countries are moving into more and more electrification. British Rail is removing their old 500 volt, three-rail system and going into 25,000 volt overhead container. I know that over the years both CN and CP have looked into the matter at different times, I think once in the 20s, once in the late 30s, once in the early 50s, and never moved into it.

I am wondering what the opinion of the company is now; you looking into the subject? It has been shown that electrification in other parts of the world, even before the energy crisis, increases the capacity of your rail system and improves operations. Electric locomotives last twice as long, are more reliable, cost less to maintain, reduce track wear, can maintain higher average speeds, can handle grades better than diesel.

There is also the most recent three-volume study of the Canadian Institute of Guided Ground Transportation and one of the projections we have, Mr. Chairman, is that if we were to electrify 10,000 miles of track in Canada that handle 75 per cent of the traffic, the amount of diesel fuel you would save in one year would be the equivalent of planting and harvesting two crops in Canada. If you were to transfer just 20 per cent of the increasing volume of freight traffic from truck and air to

[Traduction]

M. Bandeén: La raison pour laquelle certaines des voies sont en si mauvais état, c'est que nous avons manqué de financement durant un bon nombre d'années. Une fois qu'une voie a été ramenée au niveau de qualité auquel nous nous sommes entendus avec le gouvernement, il devrait alors nous incomber entièrement de l'entretenir et de la remplacer à titre d'actif. Toutefois, nous ne pouvons pas restaurer ces voies à un tel niveau de qualité à même nos revenus courants, puisque, en définitive, il s'agit de dépenser de l'argent afin de compenser l'usure et la dépréciation survenues au cours des 50 dernières années. Mais vous avez tout-à-fait raison: si jamais nous obtenions un tarif commercial pour le grain transitant par Crowsnest, à partir de ce moment, nous entretiendrions non seulement le matériel, mais la voie également.

Le président: Vous avez trois minutes, M. Benjamin.

M. Benjamin: M. le président, vous allez devoir me réserver une autre période, plus tard aujourd'hui. J'aimerais passer à une autre question, parce que j'ai une autre motion à proposer. Je la formulerai plus tard au cours de la journée, monsieur le président, et le comité de direction pourra l'étudier après le Nouvel An.

Un bon nombre d'experts et d'autorités disent que la documentation et l'expérience sont favorables à l'électrification des voies de chemin de fer. Je crois que M. Bandeén a été préalablement avisé que j'aborderais cette question. Dans divers pays du monde, dont certains ont une géographie et un climat semblables aux nôtres, on a poursuivi régulièrement l'électrification des réseaux depuis au moins 30 ans. Un de ces pays, dont la superficie, la densité de population et le climat sont semblables aux nôtres serait l'Union Soviétique. Or, ils ont électrifié 100,000 km de voies. En Europe, évidemment, tous les pays s'orientent de plus en plus vers l'électrification. British Rail est en voie de remplacer son vieux système de troisième rail à 500 volts par des caténaires sous 25,000 volts. Je sais qu'aussi bien au CN qu'au CP, on a envisagé cette possibilité à diverses reprises dans le passé, d'abord dans les années vingt, puis plus tard à la fin des années trente et enfin, vers la fin des années cinquante, sans pour autant jamais y procéder.

Je me demande quelle est l'opinion de la compagnie et si vous étudiez la question actuellement. Il a été prouvé ailleurs dans le monde que l'électrification, avant même la crise de l'énergie, accroît la capacité d'un réseau ferroviaire et en améliore l'exploitation. Les locomotives électriques durent deux fois plus longtemps, sont plus fiables, coûtent moins cher d'entretien, usent moins les rails, peuvent maintenir une vitesse moyenne plus élevée et grimpent mieux les pentes que les locomotives diesel.

Il faut compter également l'étude la plus récente, en trois volumes, du Canadian Institute of Guided Ground Transport. Selon une des hypothèses actuelles, monsieur le président, l'électrification des 10,000 milles de voies qui portent 75 p. 100 du trafic au Canada, se traduirait par une économie annuelle de combustible diesel suffisante pour assurer les semailles et la moisson de deux récoltes au Canada. Si l'on transférait au chemin de fer électrifié seulement 20 p. 100 du volume crois-

[Text]

electrified railway—just 20 per cent of the increasing amount in addition to what you have done before—the amount of diesel fuel you could shift to food production, for example, would be equivalent to 12 crops, seeded and harvested in Canada, or the equivalent of running all our interprovincial buses for 25 years; it would heat 250,000 homes.

There are sufficient grounds right there, I would submit. I appreciate that would have to be a national policy. There is almost nothing said in the National Energy Program put forward by the minister when the budget was brought down, but it is an area where transportation uses an overwhelming majority of our fossil fuels, and I would like to know what CN's view is on this and what their opinion would be on a couple of 400-mile sections of track set up as prototypes, one in the mountains, one in the prairies, one on a CP track, one on a CN track—something like that—and the government and the railroads getting going on it.

The Chairman: Doctor Bandeen. I must say, Mr. Benjamin, you have a knack of asking a long question in your last minute.

• 1045

An hon. Member: Experience.

Mr. Benjamin: It took 12 years to learn it.

The Chairman: I am learning too.

Mr. Bandeen: Basically, two types of decisions are involved in electrifying a railway, here or anywhere else; and it is a strict commercial decision, left up to an entrepreneur, whether he be private or government owned, whether he converts to an electrical source of power. For the use of electricity to be attractive to a corporation, to a railway, you have to have three essential qualities of the traffic being moved. You have to have high volume; and there are very few places in Canada where we have the volume, although we are getting there rapidly in some places in the west, and also Toronto and Montreal.

You have to be able to overcome the initial cost, which is immense. Once you have the catenaries in place, once you have bought the power, then it is a very cheap method of operation, mechanically. But that initial cost is quite startling.

And thirdly, you have to have a source of supply of electricity, at a cost that is reasonable. We may have lots of it, but unfortunately, we do not have lots of it all along the right of way from coast to coast; and this is one of the difficulties.

The Chairman: Dr. Bandeen, I am sorry; I am going to have to terminate this. Mr. Benjamin can come back on the second round, if he wishes, but I have to go on now to the next questioner.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, obviously I share a concern about all transportation matters in this vast country and all aspects of CN

[Translation]

sant de fret actuellement transporté par voie routière et aérienne—seulement 20 p. 100 de ce volume croissant—la quantité de combustible qui pourrait ainsi être affectée à la production alimentaire, ajoutée à la quantité mentionnée précédemment, suffirait à 12 ensemencements et récoltes au Canada, ou à la consommation de tous nos autobus interprovinciaux durant 25 ans, ou encore, au chauffage de 250,000 maisons.

C'est là une justification suffisante, je pense. Bien sûr, il faudrait une politique nationale à ce sujet. Le programme énergétique national présenté par le ministre lors du dépôt du budget n'en fait pratiquement pas mention, bien qu'il s'agisse du secteur des transports qui consomme la plus grande part de nos combustibles fossiles. J'aimerais connaître la position du CN à ce sujet et savoir ce qu'ils penseraient de quelques sections expérimentales de voies de 400 milles: une dans les montagnes, une dans les prairies, une appartenant au CN et une autre au CP, ou quelque chose d'approchant, avec la participation du gouvernement et des chemins de fer.

Le président: Docteur Bandeen. Je dois dire, monsieur Benjamin, que vous avez le don de poser une question complexe dans la dernière minute de votre intervention.

Une voix: L'expérience.

M. Benjamin: J'ai mis 12 ans à l'acquérir.

Le président: Je prends de l'expérience moi aussi.

M. Bandeen: Au fond, ici comme ailleurs, l'électrification d'un chemin de fer implique deux types de décisions. La conversion à une source de puissance électrique est une décision strictement commerciale, qui appartient à l'entrepreneur, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'un gouvernement. L'utilisation de l'électricité n'est intéressante pour une corporation, pour un chemin de fer, que si le trafic acheminé possède trois caractéristiques essentielles. Il faut que le volume soit considérable: or, il y a très peu d'endroits au Canada où nous avons un tel volume, bien que nous nous en approchions rapidement dans certaines régions de l'Ouest, et aussi à Toronto et Montréal.

Il faut pouvoir compenser le coût initial, qui est énorme. Une fois que les caténaires sont en place et que vous avez acheté la puissance, c'est une méthode d'exploitation très économique mécaniquement. Mais le coût initial peut être exorbitant.

Troisièmement, il faut une source d'alimentation en électricité à un coût raisonnable. Nous en avons peut-être beaucoup, mais malheureusement, nous n'en avons pas beaucoup tout le long du parcours d'un océan à l'autre, et c'est là une des difficultés.

Le président: Dr. Bandeen, je regrette, mais je vais devoir vous interrompre, M. Benjamin pourra revenir pour une deuxième intervention s'il le désire, mais je dois maintenant passer au prochain intervenant.

M. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Dr. Bandeen, évidemment, comme chacun des membres de ce comité, j'en suis sûr, je m'intéresse de près à tout ce qui

[Texte]

operations, as I am sure each member of this committee does. This morning I want to depart from the problems the new administration of VIA Rail might have with your corporation in consideration for right of way and time and the cooperation I assume is going to be there. I want to talk this morning specifically about CN Express, and also to learn from you, for you to tell this committee, where exactly you are attempting to take CN, in the sense that Parliament has already written off over \$800 million dollars, and with all the other subsidies, where I suppose you are into us is a multicorporation for over \$1 billion, and in all the statements and all the discussions we hear of loss, loss, loss. I am sure, apart from your 1979 indications and your 1980 indications, it is only fair for parliamentarians to question you on this point. You said in your statement you are always glad to appear here and to account for your actions, and you talk about responsibility.

I want to question you today, sir, about management, or the lack of it, or the inefficiencies of management, which are certainly becoming clearer and clearer, and which are borne out in the story that is evolving now for the public on your announced shake-up, cutback, close-out, and lay-offs in CN Express.

Mr. Chairman, Dr. Bandeen may know that recently in the House of Commons I used the term "heavy-handed", and I want to give the witness today just a glimpse of why I used that term. In this announced cutback of CN Express in the Atlantic area, and particularly in my own constituency, to this day no official of CN Express has bothered to extend the courtesy, the common courtesy, of a visit to my parliamentary office, nor to my constituency office, to indicate to me on a first hand basis, that my region would be among the terminals listed for a proposed dose-out, and not even the common courtesy or consideration to discuss the aspects of the 30-some jobs that would be affected, not to mention the effect that it would have on the economy.

• 1050

Now, it seems to me that if you have 4,600 employees at one point, working for CN Express, and you have a holding company chairman, Mr. Armstrong—Charlie Armstrong—as well as a president, Mr. Parent, as well as a regional manager with all his staff, that surely someone out of that whole group should have upheld the image that CN has about high regard for good corporate citizenship, and its being business as well as a responsibility, and that they would have exercised that part of responsibility in at least taking a few moments to come and explain why they were taking such drastic measures.

I will just take a moment or so to put that on the record because that certainly contributes to the basis of my saying

[Traduction]

touche le transport dans notre vaste pays et à tous les aspects de l'exploitation du CN. Ce matin, je veux m'écarter des problèmes qui peuvent survenir entre la nouvelle administration de Via Rail et votre société quant aux priorités et aux horaires et je ne doute pas que vous saurez collaborer à la solution de ces problèmes. Ce matin, je veux parler plus spécialement des Messageries du CN. Je voudrais que vous m'appreniez, de même qu'à ce comité, où exactement vous voulez en venir avec le CN, en ce sens que le parlement a déjà biffé plus de \$800 millions, sans compter toutes les autres subventions qu'il vous accorde et que, par conséquent, quant à nous, vous êtes une multisociété qui nous coûte plus d'un milliard, alors que dans toutes les déclarations et les discussions, nous n'entendons parler que de pertes, encore de pertes, toujours de pertes. Je suis sûr, sans compter vos indications pour 1979 et vos prévisions pour 1980, qu'il n'est que juste que les parlementaires vous interrogent à cet égard. Vous avez dit, dans votre déclaration, que vous êtes toujours disposé à vous présenter devant le comité et à rendre compte de vos actions, et vous parlez de responsabilité.

Je veux vous interroger aujourd'hui, monsieur, à propos de la gestion, ou plutôt de son absence ou de ses déficiences, qui deviennent certainement de plus en plus évidentes, et dont le public est en train de se rendre compte d'après vos annonces de chambardement, de restrictions, de fermetures et de mise à pied aux Messageries du CN.

Monsieur le président, le docteur Bandeen sait peut-être que, récemment, à la Chambre des communes, j'ai utilisé l'expression «gestion autocratique», et je veux donner au témoin aujourd'hui un simple aperçu des raisons pour lesquelles j'ai utilisé cette expression. À l'annonce de ce projet de coupures dans les Messageries du CN dans la région de l'Atlantique, et particulièrement dans ma propre circonscription, aucun directeur des Messageries du CN n'a daigné à ce jour, avoir la courtoisie, la simple courtoisie, de se rendre à mon bureau, soit au parlement, soit dans mon comté, pour me laisser savoir au préalable que ma région était parmi celles que ces coupures projetées allait affecter; ni même la simple courtoisie ou la considération de discuter des quelque 30 emplois en cause, sans compter les effets de cette décision sur l'économie locale.

Donc, il me semble que si vous avez, à un certain endroit, 4 600 employés qui travaillent pour les Messageries du CN et que vous avez le président d'une société de contrôle, un monsieur Armstrong—Charlie Armstrong—de même qu'un président, M. Parent et un directeur régional avec tout son personnel, il me semble qu'il aurait dû se trouver quelqu'un dans tout ce groupe pour sauvegarder la réputation du CN, quant à la haute idée que celui-ci se fait du rôle qu'il doit jouer au sein de la collectivité, du fait qu'il est une entreprise commerciale aussi bien qu'une responsabilité, et que quelqu'un aurait dû assumer au moins cette part de responsabilité de prendre quelques instants pour venir m'expliquer la raison de mesures aussi draconiennes.

Je veux simplement prendre quelques instants pour expliciter ceci, puisque c'est à la base de mon affirmation que cette

[Text]

that this corporation has now adopted a stance or a position of heavy-handedness with Canadians. I do not want to go into all the history of Donald Gordon and steam and the changes that have been made but I started out by saying that I think most Canadians will now want to take a little closer look at the corporation, the corporation that you are the chief executive officer of to learn exactly what other plans you have.

You know, at this public meeting that I was at not long ago, attended by people who are concerned, union people, elected representatives and so on, I am sorry to report that the image now is not one of Dr. Bandeen the president of the CN; they think of you as a doctor of surgery; you know: cut, cut, cut. And how they are wondering where you intend to cut next in terms of services and, certainly in our own region of the Atlantic area, in terms of jobs. So I will want to hear from you about the management aspects.

I have mentioned the millions of dollars that we have already allowed and contributed to your operation. You indicate that it is a question of whether it will be our responsibility to advance the funds to you or not—that is, government. Well, I think that you may be gleaned from the response and the reaction of the public, and the subsequent reaction of elected members, that the constant co-operation that has always been there and the transfer of funds could very well be eroded and not as forthcoming as has been the case in the past.

I want to say, Mr. Chairman, that I am very disappointed that the officers responsible for CN Express are not with us here today. That is another aspect of what I mean by heavy-handedness, or the attitude of, well, we do not have to bother to bring along the ones who are directly responsible, Mr. Armstrong, or this new man—I guess I do not even know the man except that I met him last week when he appeared here in Ottawa—who is what I interpret to be a whiz kid, Mr. Parent, the president of CN Express, who has been quoted as giving this plausible explanation: CN Express, until recently, has not won prizes for good management, and “CN president, Dr. Bandeen, admitted as much when he brought in an outsider, Claude Parent, vice-president of another company in marketing, and elevate him to the position of president of CN Express”.

But I would express it now, that obviously he was brought in to carry out this major surgery. He is obviously self-promoting and aggressive, and ambitious for his own management position, but does not seem to demonstrate very much concern for the various regions of Canada, and again, particularly in the Atlantic area, where he is exercising a very heavy hand.

Now, Mr. Chairman, I would like to learn from Dr. Bandeen what Canadians are going to do in terms of protection for consumers with the lack of service that has been existing, where there will be gouging of the consumer, high prices, the competition will not be the same. In these days of conservation of energy, the impression that goods could be shipped by the boxcar load much more economically than by trucks using gas and oil. I indicated and referred specifically to my own area of Restigouche in northern New Brunswick where we are seeing

[Translation]

société a maintenant adopté une position ou une attitude autocratique à l'égard des Canadiens. Je ne veux pas revenir sur les vieilles histoires de Donald Gordon et de la vapeur et de tous les changements qui sont intervenus, mais j'ai commencé par dire qu'à mon avis, la plupart des Canadiens vont désormais vouloir scruter de plus près la société dont vous êtes le directeur général, afin de savoir exactement quels sont vos plans pour l'avenir.

Vous savez, j'ai récemment participé à une assemblée publique, où il y avait des gens directement concernés, des syndicalistes, des porte-parole élus, et ainsi de suite, et j'ai le regret de vous annoncer que l'on ne perçoit plus le Dr Bandeen comme le président de CN, mais plutôt comme un chirurgien, vous savez qui coupe, coupe, coupe. Maintenant, ils se demandent où vous avez l'intention de couper la prochaine fois, dans quels services et, certainement dans notre région de l'Atlantique, dans combien d'emplois. Je veux donc savoir ce que vous avez à dire à propos de la gestion.

J'ai mentionné les millions de dollars que nous avons déjà consacrés à votre entreprise. Vous avez indiqué que la question est de savoir s'il nous incombera à nous, c'est-à-dire le gouvernement, de vous avancer les fonds. Or, vous devez commencer à comprendre, d'après la réponse et la réaction du public et la réaction subséquente des députés, que la coopération constante qui a toujours prévalu, avec les transferts de fonds, pourrait très bien être compromise et plus du tout aussi spontanée que dans le passé.

Je dois dire, monsieur le président, que je suis très déçu de voir que les gestionnaires responsables des Messageries du CN ne sont pas avec nous ici aujourd'hui. C'est là un autre aspect de ce que j'appelle l'autocratie, de cette attitude d'insouciance, bof, il n'est pas nécessaire de se donner la peine d'amener les vrais responsables, M. Armstrong ou ce nouveau type... je pense que je ne le connais pas, même si je l'ai déjà rencontré la semaine dernière, lors de sa venue ici à Ottawa. J'imagine qu'il s'agit d'un jeune prodige, M. Parent, le président des Messageries du CN, jusqu'à tout récemment n'étaient pas un modèle de gestion, ce que le président du CN, le Dr Bandeen, a admis lui-même, en allant chercher un nouveau venu, Claude Parent, vice-président d'une autre société de marketing, et en le propulsant au poste de président des Messageries du CN.

J'ai maintenant l'idée qu'on est allé le chercher exprès pour cette opération chirurgicale. Il travaille évidemment avec agressivité et ambition, pour lui-même et son propre poste de gestion, mais il ne semble pas faire preuve de beaucoup de préoccupations pour les diverses régions du Canada, et notamment les Maritimes, où l'effet de son bras de fer se fait sentir.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais que le Dr. Bandeen nous dise ce que les Canadiens vont devenir, quant à la protection des consommateurs privés de service, aux consommateurs pressurés par des prix exorbitants: la concurrence ne sera plus ce qu'elle était. À notre époque de conservation de l'énergie, on a l'impression qu'on peut expédier des marchandises beaucoup plus économiquement par chemin de fer que par des camions brûlant de l'essence et de l'huile. J'ai mentionné spécifiquement ma propre région de Restigouche dans le nord

[Texte]

in the order of about a half a billion dollars of investment in the eighties, in the pulp and paper industry and the proposed zinc refinery. We have other new corporations starting up as a result of federal DREE funds invested. Now, it does not seem to balance that you have the conference board indicating an upswing in development in the Atlantic area and the federal government pouring federal dollars in through DREE for development—and that development is starting to come on stream and starting to happen—and they will need these extra services such as CN Express, yet the decision to close out the service. That does not seem to balance at all.

• 1050

On the question of efficient operations, let me tell you that the Campbellton terminal is one of the more efficient operations that you have in the system, certainly one of the more efficient operations in Atlantic Canada, and it was one of the ones that was working and operating at a profit. Only recently, you expended something in the order of \$1 million, I am not quite sure of the figure, to modernize that terminal. It just seems to be a constant contradiction to have that particular terminal included in the list for cuts.

Mr. Chairman, I want to give Dr. Bandeen an opportunity now to respond to some of the comments that I have made and to respond to some of the questions that I have included in my remarks.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Harquail raised a significant number of points. I will try to deal with them all as quickly as possible. The definition of the management of CN as heavy handed, I cannot agree with. I think that we have attempted to communicate as much information as we can, not only on CN Express, but on the other areas where it is necessary to reduce or change our operations. In his own particular case, we had the vice-president of the corporation resident in Moncton call his office twice without succeeding in reaching him. I regret that was not followed up but last Friday we did send him a complete package on his own particular riding, listing what we were doing and the alternative services. I regret that we did not get in touch with him personally the first time around. I think, in the majority of cases, we did.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, if I may interrupt for a minute on this.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Mr. Harquail.

Mr. Harquail: I want to be clear. A telephone call from a vice-president is, certainly not acceptable to tell me that you are going to take a drastic decision that is going to affect the economy and lay off that many people and indeed consider closing another terminal. With all the other employees directly responsible through you down through all the management

[Traduction]

du Nouveau-Brunswick, où nous connaissons des investissements d'environ un demi milliard de dollars au cours des années quatre-vingt, dans l'industrie des pâtes et papiers et la future raffinerie de zinc. D'autres industries nouvelles sont lancées, par suite de l'injection de capitaux fédéraux par le MEER. Donc, il me semble y avoir un déséquilibre entre, d'une part, le «conference board» qui indique une reprise de l'activité dans les Maritimes, le gouvernement fédéral qui investit des fonds de développement par le truchement du MEER, cette croissance qui commence à s'accélérer et à prendre de l'ampleur et qui aura besoin de services auxiliaires comme les Messageries du CN et, d'autre part, la décision de mettre fin à ce service. Il y a là un déséquilibre total.

Quant à l'idée d'une exploitation efficace, laissez-moi vous dire que le centre de Campbellton est l'une des exploitations les plus efficaces de tout le réseau, et certainement de la région de l'Atlantique, et qu'au surplus, c'était une exploitation rentable. Encore tout récemment, vous avez dépensé quelque chose comme un million, je ne suis pas certain du chiffre exact, pour moderniser ce centre. Il me semble que c'est le sommet de la contradiction que d'inclure ce centre dans les projets de coupures.

Monsieur le président, je vais maintenant laisser au Dr. Bandeen l'occasion de répondre à certaines de mes remarques et aux questions contenues dans ces remarques.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Merci, monsieur le président. M. Harquail a soulevé un bon nombre de questions. Je vais tenter d'y répondre aussi rapidement que possible. Quant à l'affirmation que la gestion du CN est autocratique, je ne peux pas y souscrire. Je crois que nous avons tenté de communiquer autant d'information que nous avons pu, non seulement à propos des messageries du CN, mais aussi dans d'autres secteurs où il nous est nécessaire de réduire ou de modifier nos opérations. Dans le cas de M. Harquail, nous avons demandé au vice-président de la compagnie, résidant à Moncton, de lui téléphoner à son bureau, ce qu'il a tenté par deux fois, mais sans succès. Je regrette que ces tentatives n'aient pas été poursuivies, mais vendredi dernier, nous lui avons transmis un dossier complet concernant sa circonscription, décrivant nos initiatives et les services de rechange. Je regrette que nous n'ayons pas pu communiquer avec lui personnellement la première fois, mais je crois que dans la plupart des cas, nous avons pu le faire.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais intervenir ici un moment.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Monsieur Harquail.

M. Harquail: J'aimerais me faire bien comprendre. Un appel téléphonique d'un vice-président n'est certainement pas un moyen acceptable de me faire savoir que vous allez prendre une décision draconienne ayant des incidences économiques et entraînant la mise à pied d'autant de gens, par suite de la fermeture envisagée d'un autre centre. Étant donné tous les

[Text]

levels that I referred to this morning, I would have thought—and I would expect you would agree with me—that it would have been much more reasonable had they taken the time to at least write me a letter or to come to see me, and, not after the fact, because it was something like September 22 that Mr. Blair made the phone call. Now, there were other people in the pulp and paper industry and in other substantial businesses who did reach me on that day. So I want to be very clear that that feeble attempt by Mr. Blair to call me to give me this type of bad news would strike me to be more urgent in nature; someone who was directly involved in it, with that responsibility should have come to give me the facts as opposed to a mere phone call: “Well, I did not get through to him, so we will let him find it out through the media.”

• 1100

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: I said I regret he did not get through to you, because I am sure he would have arranged just the type of meeting you are talking about.

The reason we do not have express officers here today is because, at least I was told, this was a meeting to discuss the 1979 Annual Report, and if we bring officers from one division, we should bring them from 20 divisions. It is not the case that they are not here because they are not prepared to answer questions; it is just a case that I do not know where you stop when you are in a multidivision company. So the thought was that we would bring corporate representatives to try to answer your questions and, if it were required, we could produce other witnesses later. This room is not large enough to accommodate officers from every one of our operating divisions to answer possible questions.

Mr. Forrestall: There were 400 in here last night. Have you got that many?

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Order please.

Mr. Forrestall: Yes, sir.

Mr. Bandeen: I would also like perhaps to identify the article that Mr. Harquail was reading concerning Mr. Parent. It came from the *Financial Post*, and I wanted to make sure nobody thought it was a release of CN, which it was not. Not Mr. Parent nor myself, nor anyone in this room has control over what reporters wish to report, and that was one man's interpretation. I think he is, in my opinion, a fairly good reporter from what I know of him, but this was his interpretation of the situation, and I just want to make sure that was understood.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, Doctor Bandeen is quite correct, and I certainly want to concur in that. It is the *Financial Post* and I would recommend it to Canadians to read what he has had to say because it is certainly in-depth and gives you an insight of the situation. He does mention . . .

[Translation]

autres employés qui relèvent directement de vous, à tous les niveaux de gestion dont j'ai parlé ce matin, j'aurais pensé, espérant que vous seriez d'accord avec moi, qu'il aurait été beaucoup plus raisonnable qu'on prenne le temps au moins de m'écrire une lettre ou de me faire une visite, et non pas une fois la chose faite, parce que M. Blair m'a téléphoné aux environs du 22 septembre. Or, ce même jour, diverses personnes de l'industrie des pâtes et papiers et d'autres entreprises importantes ont réussi à me joindre au téléphone. Donc, j'insiste sur le fait que cette faible tentative de M. Blair, pour me communiquer ce type de mauvaise nouvelle par téléphone, me fait plutôt l'effet d'un expédient: une personne directement concernée, à son niveau d'autorité, aurait dû venir me voir pour m'exposer les faits, plutôt que se contenter d'un simple coup de téléphone, puis de conclure: «Bof, puisque je n'ai pas pu le joindre, il l'apprendra bien par les nouvelles».

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Docteur Bandeen.

M. Bandeen: J'ai dit regretter qu'il n'ait pas pu vous joindre, parce que je suis certain qu'il aurait organisé précisément le type de rencontre dont vous parlez.

Les gestionnaires des Messageries ne sont pas ici aujourd'hui parce que, du moins c'est ce qu'on m'a dit, cette réunion devait porter sur l'étude du rapport annuel de 1979, et que si nous amenons les gestionnaires d'une division, il faudrait en amener aussi de 20 divisions. S'ils ne sont pas ici, ce n'est pas pour éviter de répondre aux questions, mais bien plutôt que je ne sais pas où se situe la limite dans une société multidivisionnaire. L'idée était de faire participer les administrateurs du CN afin de tenter de répondre à vos questions et, au besoin, de convoquer d'autres témoins plus tard. Cette pièce n'est pas assez grande pour recevoir les gestionnaires de chacune de nos divisions d'exploitation, dans le but de répondre à des questions éventuelles.

M. Forrestall: Il y avait 400 personnes ici, hier soir. En avez-vous autant que cela?

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Oui, monsieur.

M. Bandeen: J'aimerais peut-être aussi identifier l'article que M. Harquail lisait à propos de M. Parent. Il est tiré du *«Financial Post»*, et je voulais m'assurer que personne ne pense qu'il s'agit d'un communiqué du CN, ce qui n'est pas le cas. Ni M. Parent, ni moi-même, ni personne dans cette salle n'a de contrôle sur ce que les journalistes peuvent écrire, et il s'agit, dans ce cas, d'une interprétation personnelle. Quant à moi, et pour ce que je sais de lui, c'est un assez bon reporter, mais je voulais m'assurer que c'était là son interprétation personnelle de la situation.

M. Harquail: Monsieur le président, le docteur Bandeen a raison et je suis d'accord avec lui. C'est bien un article du *«Financial Post»*, et j'en recommande la lecture à tous les Canadiens, parce que c'est un article en profondeur et qui donne des vues éclairées sur la situation. Il mentionne . . .

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Order, Mr. Harquail. I think it would only be fair to let Doctor Bandeen respond to your questions, and if we have time I will come back to you. Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: Fine. Just to keep everyone up to date, there is a second article which has been promised at the tail end of that article; it appeared last night, and I read it. It is in this week's *Financial Post*.

Back to a general question you asked: What is the purpose of the CNR; what are we trying to do; where are the next cuts coming? I believe those were the questions.

I said before and I think I said earlier today that one of the functions I think we have as management of Canadian National on behalf of all the people who have a stake in it is to run an efficient operation. In something like transportation and something like rail transportation, which is an old industry, there are continuously changes. There are technological improvements, new technology in almost every aspect of what we are doing. Nobody 15 years ago could have anticipated that we would operate the trains today by computers. Basically, we are totally dependent on computers for the operation of the trains and this has given us tremendous advantages. It allows us to continue our job, produce cheap transportation for the country—a country which desperately needs cheap transportation.

When you introduce technology, when you make changes, you are going, unfortunately, to interfere with the life style and the location of the jobs and the people needed to operate the company. Nobody sets purposely to do that, but I think we would be equally derelict if we did not do it; if we did not bring to Canada the best that is available; if we did not spend money on research and development to produce good transportation, I think at that point you should be extremely annoyed with the Canadian National management.

We are trying to keep abreast of technology, keep abreast of new methodology, introduce this to Canada to continue to produce cheap transportation. We know this is going to dislocate people; we know this is going to make changes in the skills required, so we have a very elaborate program worked out with the unions, sometimes specific programs such as an express; sometimes the general ones which allow for training, for early retirement, to make these changes as humane as possible.

In the case of express, as you know, we negotiated a special agreement with the CB of RT, I think a very fair agreement from their viewpoint, and a fair agreement from our viewpoint, just to try to handle the people involved. We are trying to place them in other parts of the company. We are trying to give monetary advantage to ones that will take early retirement, and we are willing to retrain the people. We have made this evident to the union and in our discussions with the people that we will go further and retrain them not just for jobs in the CN. If you have development in an area, such as you have discussed in your particular riding, and there are possibilities

[Traduction]

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): A l'ordre, monsieur Harquail. Je pense qu'il n'est que juste de donner la chance au docteur Bandeen de répondre à vos questions; nous reviendrons à vous si nous en avons le temps. Dr Bandeen.

M. Bandeen: Bien. Et simplement pour tenir tout le monde au courant, un second article devait suivre celui-là; il a paru hier soir et je l'ai lu. Il est dans le «*Financial Post*» de cette semaine.

Pour revenir à la question générale que vous avez posée: Quel est le rôle du CN; où avons-nous l'intention d'en venir et quelles seront les prochaines coupures. Ce sont là, je pense, les principales questions.

J'ai dit auparavant, et aujourd'hui-même, je pense, qu'à mon avis, une de nos fonctions, à titre de gestionnaires du Canadien National, est de gérer l'entreprise efficacement, dans l'intérêt de toutes les parties intéressées. Dans le domaine des transports, et particulièrement du rail, qui est une industrie établie depuis longtemps, l'évolution est constante. Il y a des progrès technologiques, dans pratiquement tous les aspects de notre activité. Personne, il y a 15 ans, n'aurait pu prévoir qu'aujourd'hui, l'exploitation des trains se ferait par ordinateur. Fondamentalement, nous dépendons totalement des ordinateurs pour l'exploitation des trains, ce qui nous a procuré des avantages énormes. Cela nous permet de poursuivre notre mission, qui est d'assurer un moyen de transport bon marché à ce pays, ce pays qui en a désespérément besoin.

L'introduction de changements technologiques influe malheureusement sur le genre et l'emplacement des emplois, et sur les catégories d'employés nécessaires à l'exploitation de la compagnie. Personne ne recherche délibérément ce but, mais nous serions tout aussi blâmables si nous n'allions pas de l'avant. Si nous ne donnions pas au Canada ce qu'il y a de mieux, si nous ne dépensions pas d'argent en recherche et développement, dans le but d'assurer des transports efficaces, alors là, je pense que vous auriez raison d'être mécontent de la gestion du Canadien National.

Nous cherchons à être à la hauteur de la technologie, à suivre de près les nouvelles méthodologies et à en faire profiter le Canada, afin de continuer à fournir des transports à bon marché. Nous savons que cela entraînera des déplacements et des changements de qualifications, alors nous avons mis au point des programmes très élaborés avec les syndicats, parfois des programmes spécifiques, comme dans le cas des Messageries, parfois des programmes généraux, visant la formation ou la retraite anticipée, dans le but d'humaniser autant que possible ces changements.

Dans le cas des Messageries, comme vous le savez, nous avons négocié une entente particulière avec la Fraternité des Cheminots, une entente qu'ils jugent très équitable et qui nous convient également, dans le but précis de veiller aux intérêts des employés concernés. Nous tentons de les replacer dans d'autres services de la compagnie. Nous tentons de donner des avantages financiers à ceux qui prennent leur retraite anticipée et nous sommes disposés à recycler les autres. C'est ce que nous avons expliqué au syndicat et dans nos discussions avec les gens: nous désirons aller plus loin et les recycler non seulement pour des emplois à l'intérieur du CN. S'il se pré-

[Text]

for future jobs and these people do not have the skills, we are willing to spend the money to retrain them for outside.

• 1105

Mr. Harquail: Excuse me, Dr. Bandeen. Mr. Chairman, I would like to exercise my prerogative of intervening again at this point . . .

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): You have time for one short question, your time is up in one minute.

Mr. Harquail: Excuse me, Mr. Chairman . . .

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): According to the Chairman.

Mr. Harquail: Well . . .

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): You had better pose the question because your time will lapse.

Mr. Harquail: The clock is not over there Mr. Chairman, it is over here.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): I have it right in front of me, sir.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I would like to ask of Dr. Bandeen that he, through his offices through to Mr. Perron's office, reconsider the status of the terminal in Restigouche at Campbellton. I would like to ask that formally and also to have a memorandum as to the individual status of each employee there—the age, what this is going to mean to them, where they are going to fit into the operation come August, 1981. But more specifically, in addition to the memorandum on the status of the individual employees that could be affected, to request that because of the points that I made this morning of the development coming in that area that including that particular terminal in the list for proposed cuts be seriously reconsidered with the possibility of a modified version of the operation but nonetheless maintaining service in that area.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: We have been asked officially by the minister to reconsider two terminals which we are looking at. We are also going to look at all of the terminals again just to make sure that the decision is correct, and we will certainly include Campbellton in that. As to employee data, we will give you the information that is available, but we cannot give you confidential data unless the employees want you to have it. We will give you the general data but not anything that is in the nature of disclosure of confidential facts.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Thank you, Dr. Bandeen.

[Translation]

sente un projet dans une région, comme celui de votre circonscription dont vous avez discuté, qu'il y a des possibilités de futurs emplois et que ces gens ne sont pas qualifiés pour les occuper, nous sommes prêts à fournir les fonds pour les recycler en vue d'emplois à l'extérieur.

M. Harquail: Veuillez m'excuser, monsieur Bandeen. Monsieur le président, j'aimerais me prévaloir de nouveau à ce moment-ci de mon droit d'intervention,

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Vous avez le temps de poser une question courte; vous avez jusqu'à une minute.

M. Harquail: Veuillez m'excuser, monsieur le président,

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): D'après le président.

M. Harquail: Eh! bien . . .

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Vous feriez mieux de poser la question parce que votre temps s'écoule.

M. Harquail: L'horloge n'est pas là, monsieur le président, elle est ici.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Je l'ai juste devant moi, monsieur.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Bandeen que, par l'intermédiaire de ses bureaux, de même que par le bureau de M. Perron, il reconsidère la situation du Centre de messageries de Campbellton dans Restigouche. J'aimerais lui demander cela d'une façon formelle et aussi, un mémoire concernant le statut individuel de chacun des employés qui s'y trouvent, leur âge, ce que cela va signifier pour eux, où ils vont se situer dans le projet en août 1981. Mais plus spécifiquement, en plus d'un mémoire concernant le statut de chaque employé qui pourrait être affecté, je demanderais que, en raison des points que j'ai soulevés ce matin au sujet d'un projet futur pour cette région comprenant ce projet précis de Centre de messageries, et qui figure sur la liste des restrictions proposées, la décision soit reconsidérée sérieusement, avec la possibilité d'une version modifiée du projet, qui maintiendrait néanmoins le service dans cette région.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Le Ministre nous a demandé officiellement de reconsidérer deux centres de messageries, ce que nous faisons présentement. Nous allons également réétudier tous les centres de messageries afin de nous assurer que les décisions sont correctes et nous inclurons certainement le cas de Campbellton dans cette étude. Quant aux données concernant les employés, nous vous donnerons les renseignements qui sont disponibles, mais nous ne pouvons vous fournir des renseignements confidentiels, à moins que les employés y consentent. Nous vous donnerons des renseignements de nature générale, mais rien de ce qui est susceptible de divulguer des faits confidentiels.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Merci, monsieur Bandeen.

[Texte]

We will now take a short five minute break to stretch our legs and have a coffee. We will be back in about five or six minutes.

• 1104

• 1115

The Chairman: Order, please. It is now 11.15; I propose to the committee, if committee members agree, that we carry this session on till 12.30 and adjourn until 3.30 p.m. We will start the second round with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to follow up somewhat along the lines that Mr. Mazankowski started with respect to double tracking. I will preface it only by saying that it is passing strange that such a directive as was contained in the remarks in Montmartre, Saskatchewan, on January 17, 1980 by the present Prime Minister—and I quote:

That is why I chose a day like today to announce that a vital part of our program, if we are elected as the government after February 18, will be to *ensure* that double tracking does take place

I repeat that word “ensure”, that is underscored . . .

does take place on the CN and CP between Winnipeg and Vancouver. Of course the Canadian National Railway, as a Crown corporation, would be directed . . .

—again, Mr. Chairman, very positive, very clear . . .

. . . would be directed by our government to use their earnings, use their borrowings, in order to double track that 1,500 miles between Winnipeg and Vancouver.

That is the end of the quote, Mr. Chairman.

What surprised me somewhat, Dr. Bandeen, through you, Mr. Chairman, is the impression I have that, notwithstanding that, either of two events took place: either the government did not pursue that election campaign promise or, if they did pursue it, you laughed at it and had to reject it out of hand. I cannot accept the only other alternative that occurs to me, and that is that you have been directed and have chosen to do nothing, because I am sure Canadian National would not respond that way.

Dr. Bandeen, can you tell us whether or not, in fact, you have had conversations with either the Prime Minister or the Minister of Transport, or with other officials? If you have, with respect to this double tracking, what was the advice that you lent to them?

Mr. Bandeen: Mr. Chairman, in response to Mr. Forrestall's question, I think I should make it clear that we have not received a directive to double track the railway from Winnipeg to Vancouver. That is the simple answer to that.

Mr. Mazankowski: Is that not something!

[Traduction]

Nous allons maintenant prendre une brève pause-café pour nous détendre et nous serons de retour dans cinq ou six minutes.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il est maintenant 11 h 15; je propose aux membres du comité, s'ils sont d'accord, que nous poursuivions cette session jusqu'à 12 h 30 et que nous ajournions jusqu'à 15 h 30. Nous commencerons la deuxième ronde avec M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je voudrais suivre à peu près les mêmes lignes directrices que M. Mazankowski a adoptées au sujet du doublement de la voie. Je commencerai simplement en faisant remarquer que me semble étonnante une directive comme celle qui est contenue dans les remarques faites à Montmartre, Saskatchewan, le 17 janvier 1980, par le Premier ministre actuel, et je cite:

«C'est pourquoi je choisis un jour comme aujourd'hui pour annoncer qu'une partie essentielle de notre programme, si nous formons le gouvernement le 18 février prochain, consistera à *s'assurer* que le doublement de la voie se fera . . .

Je répète le mot «*s'assurer*», qui est souligné

. . . se fera pour les voies du CN et du CP entre Winnipeg et Vancouver. Évidemment, le Canadien National, étant une société de la Couronne, serait gérée . . .

Encore ici, monsieur le président, c'est très positif, très clair,

. . . serait gérée par notre gouvernement de façon à utiliser ses revenus, ses emprunts, en vue de doubler les 1,500 milles de voie entre Winnipeg et Vancouver.

Fin de la citation, monsieur le président.

Ce qui m'a surpris quelque peu, Monsieur Bandeen, par vous monsieur le président, c'est l'impression que j'ai que, en dépit de l'une ou l'autre des deux éventualités suivantes: ou bien le gouvernement ne donne pas suite à cette promesse électorale, ou bien il y donne suite, vous en avez ri et deviez la rejeter sur-le-champ. Je ne peux accepter la seule autre possibilité qui se présente à moi, à savoir que vous avez reçu des directives et que vous avez choisi de ne rien faire, parce que je suis assuré que le Canadien National ne réagirait pas de cette façon.

Monsieur Bandeen, pouvez-vous nous dire si oui ou non vous avez eu effectivement des entretiens avec le Premier ministre ou le ministre des Transports, ou avec d'autres hauts fonctionnaires? Si oui, quel conseil leur avez-vous donné au sujet du doublement de cette voie?

M. Bandeen: Monsieur le président, en réponse à la question de M. Forrestall, je crois que je dois préciser que nous n'avons pas reçu la directive de doubler la voie de Winnipeg à Vancouver. C'est la réponse simple à cette question.

M. Mazankowski: Vraiment!

[Text]

Mr. Bandeen: I would like also to make it clear that I have had conversations, as you asked, with the Minister of Transport to discuss the problem of making sure that there was sufficient capacity to carry the traffic to the west coast. He has spent a lot of time, and his staff have, in going over with us the problems that face us in the next 10 or 15 years and how we are going to deal with them. I think we have satisfied him that we are going to be able to handle the traffic that is offered.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I think that now disposes of a piece of chicanery and political subterfuge that is so characteristic of the present Prime Minister in recent election campaigns. Of course, he did not approach you, because he realized the ridiculousness of it.

It might be interesting to serve notice now that perhaps a year from now we might ask if you can give us the cost bit more explicitly. It might be interesting. In the very rough ballpark figure you were talking about you were looking at today's dollars, and you were talking about—what,—\$8 billion or \$10 billion down the road to completion, and that is only at 7 per cent or 8 per cent.

Mr. Chairman, I want to get into Cost for a few minutes, but could I touch on the question of the closures? There is no question, Mr. Chairman, that this issue, like issues in the past such as unemployment insurance, have given to the Atlantic caucuses of the Liberal and Progressive Conservative Parties, at least, a very common ground and members from the Atlantic provinces, Mr. Chairman, can be very determined when they dig in their heels on an issue.

• 1120

Before accusing the CNR of heavy handedness, I would like to ask one or two more questions. My basic concern is that it is not clearly demonstrated to most people that the case Canadian National is making in fact would stand up to a very close internal scrutiny. I have concern that in the personalized documentation you sent to me on Halifax—one page it is Dartmouth-Halifax, the other page it is Halifax—total operating expenses, September, 1980 and I am unclear whether that is one month or for the whole year to begin with—you list the terminal expenses, a portion line haul, and you have a total expense figure. Nowhere do you indicate the revenues and nowhere do you set forth the method by which you arrive at these figures. This may be the deficit that you have in your entire operation in eastern Canada, for all I can tell from the statistical information that has been sent to us, to accommodate us from your point of view.

The Chairman: Mr. Forrestall, would you identify the document, please, again.

Mr. Forrestall: It was sent to us by Mr. Claude Perron, President and General Manager, I guess, of CN Express.

[Translation]

M. Bandeen: Je voudrais aussi préciser que j'ai eu des entretiens, comme vous l'avez demandé, avec le ministre des Transports au sujet de la capacité d'absorption du trafic vers la côte ouest. Il a consacré beaucoup de temps, avec son personnel, à examiner avec nous les problèmes auxquels nous serons confrontés dans les dix ou quinze prochaines années et comment nous comptons les résoudre. Je crois que nous lui avons donné satisfaction en l'assurant que nous serons en mesure d'absorber le trafic qui se présentera.

M. Forrestall: Je vous remercie, monsieur le président. Je crois que nous avons là un sujet de tracasserie et d'échappatoire politique si caractéristiques du Premier ministre actuel au cours de la récente campagne électorale. Il est évident qu'il ne vous a pas rencontrés parce qu'il s'est rendu compte du ridicule du projet.

Il pourrait être intéressant de vous aviser dès maintenant que dans un an peut-être nous pourrions vous demander de nous indiquer les déboursés d'une façon un peu plus explicite. Il pourrait être intéressant de savoir que, dans le montant très approximatif dont vous parliez, vous considériez les dollars d'aujourd'hui et que vous parliez de peut-être \$8 milliards ou \$10 milliards pour le parachèvement de la voie, et cela, à un taux de seulement 7 ou 8 pour cent.

Monsieur le président, je voudrais parler de CAST pendant quelques minutes, mais pourrais-je aborder le problème des fermetures? Il n'y a pas de doute, monsieur le président, que ce problème, comme ceux qui se sont produits dans le passé tels l'assurance-chômage, a fourni aux caucuses des Partis libéral et conservateur des provinces atlantiques, au moins, un terrain d'entente commun et, les députés des provinces atlantiques, monsieur le président, peuvent être très déterminés quand ils s'acharnent à trouver une solution.

Avant d'accuser le CN d'avoir la main lourde, j'aimerais poser une ou deux autres questions. Je suis préoccupé par le fait qu'il n'est pas clairement démontré à la plupart des gens que le cas que représente le Canadien National résisterait à un examen interne minutieux. Dans la documentation personnalisée que vous m'avez fait parvenir au sujet de Halifax, une page rapporte les frais d'exploitation totaux pour Dartmouth-Halifax et une autre page, ceux de Halifax, pour septembre 1980, et il ne m'apparaît pas clairement, pour commencer, s'il s'agit des frais d'un mois ou d'une année—vous énumérez les frais totaux du centre de messageries, la ventilation des frais, et vous avez un montant de frais totaux. Nulle part vous n'indiquez les revenus et nulle part vous n'exposez la méthode utilisée pour arriver à ces chiffres. Ce montant pourrait représenter le déficit de votre exploitation pour tout l'est du Canada, car en ce qui me concerne, ces renseignements statistiques nous ont été envoyés pour que nous nous rallions à votre point de vue.

Le président: Monsieur Forrestall, pourriez-vous s'il vous plaît identifier de nouveau le document en question.

M. Forrestall: Il nous a été envoyé par M. Claude Perron, président et directeur général, je crois, des Messageries CN.

[Texte]

The Chairman: All right. We now know which document you are referring to.

Mr. Forrestall: Its title is Mr. J. M. Forrestall, Member of Parliament.

The Chairman: Right. I believe it is . . .

Mr. Forrestall: Could Mr. Bandeen tell us why we have not been given some of the details. In other words, on what grounds do you expect us to accept these figures and go blithely down the road hand-in-hand sympathizing with you because you are losing money. Can you tell me what these figures mean, how you arrived at them and what they represent? Otherwise, until we have the full details, until your employees and until the general public are aware of the full facts surrounding your considered appraisal of these terminals, there will be an aura of mystery. This will create mistrust and bad feelings with respect to CN, and I am sure you would not want that.

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Mr. Chairman, we sent a booklet to all members of Parliament from the Maritimes. Each booklet is different and applies to a member's own particular terminal. I do not happen to have a copy of the one that we sent to Mr. Forrestall but if there are figures in there that are not clear or which he wishes to have expanded, I will have somebody from CN Express get in touch with him and supply him with the data.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, Mr. Bandeen, my concern is, if you have sent the same material to all other members in Atlantic Canada, they will have exactly the same problem as I have. How do we know the terminal expenses are \$321,291? How do we know your apportioned line Haul is \$191,236? What formula did you use to develop these expenses?

Again, I just repeat the question, why were we not given the revenues so that we might know . . . How do I know that you did not take in \$600,000, \$700,000 in revenue. Is it for the month of September or the year ending September? Are these accumulated losses, are these monthly losses? It is a very, very unclear thing to send out to somebody and in no way would satisfy even a basic agreement in principle. If you are relying on this as a rationalization for your shutdown, then I think you have done a less than adequate job in convincing me, and as I say, if the other booklets are the same, I am sure other Atlantic members are confused also.

The Chairman: Before Mr. Bandeen answers, for the record I think it should be stated, as far as I know, in every case that information was received after the announcement was made. In the case of the express office in Newcastle, New Brunswick, I received the information last week, a full month after the office had closed.

[Traduction]

Le président: Bien, nous savons maintenant à quel document vous faites allusion.

M. Forrestall: Il a pour titre: M. J. M. Forrestall, membre du Parlement.

Le président: Oui, je crois que c'est exact.

M. Forrestall: M. Bandeen pourrait-il nous expliquer pourquoi nous n'avons pas eu certains détails. En d'autres mots, à quel titre vous attendez-vous que nous acceptions ces chiffres et que nous descendions joyeusement dans la rue avec vous, main dans la main, sympathisant avec vous parce que vous perdez de l'argent? Pouvez-vous m'expliquer ce que ces chiffres signifient, comment vous y êtes arrivés et ce qu'ils représentent? Autrement, tant que nous n'aurons pas tous les détails, tant que vos employés et que le public en général ne seront pas au courant de tous les faits qui entourent votre évaluation de ces centres de messageries, il y aura une aura de mystère. Ceci risque de ternir l'image du CN et d'engendrer la méfiance, alors que je suis assuré que ce n'est pas ce que vous voulez.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Monsieur le président, nous avons fait parvenir une brochure à tous les membres du Parlement des provinces Maritimes. Chaque brochure est différente et elle s'applique à un centre de messageries particulier d'un député. Il se trouve que je n'ai pas de copie de celle qui a été envoyée à M. Forrestall, mais s'il y a des chiffres qui ne sont pas clairs ou qu'ils voudraient voir détaillés, je verrai à ce que quelqu'un des Messageries du CN communique avec lui et lui fournisse les renseignements pertinents.

M. Forrestall: Monsieur le président, monsieur Bandeen, ce qui m'inquiète, c'est que si vous avez envoyé la même documentation à tous les autres députés de la région atlantique du Canada, ils auront exactement le même problème que j'ai eu. Comment savons-nous que les frais d'exploitation du centre de messageries sont de \$312,291? Comment savons-nous que la ventilation des frais est de \$191,236? Quelle formule avez-vous utilisée pour le calcul de ces frais?

Je répète ma question: pourquoi ne nous a-t-on pas donné les revenus? Comment pouvons-nous savoir si vous n'avez pas récolté des revenus de \$600,000 ou de \$700,000? Les frais sont-ils pour le mois de septembre ou pour l'année se terminant en septembre? S'agit-il de déficits accumulés ou de déficits mensuels? C'est un document qui n'est absolument pas clair et qui ne peut même pas servir de base à un accord de principe. Si vous vous appuyez sur ce document pour justifier votre fermeture, laissez-moi vous dire que vous ne m'avez pas du tout convaincu et je dis que si les autres brochures sont semblables, je suis assuré que les autres députés de la région atlantique sont mêlés aussi.

Le président: Avant que M. Bandeen réponde, je crois que, pour nos dossiers, on doit mentionner que dans chaque cas, en autant que je sache, l'information a été reçue après que l'annonce ait été faite. Dans le cas du centre de messageries de Newcastle, au Nouveau-Brunswick, j'ai reçu l'information la semaine dernière, un mois complet après la fermeture du centre.

[Text]

• 1125

Mr. Forrestall: I did not want to be heavy handed with the doctor, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: The data in the books which was circulated was not put together to give our justification for the action that was taken on a national scale. It was put together in response to questions which we had got from individual MPs wanting to know what the costs associated with their particular terminal were, what the expense of running it was, the number of people, the competitors that were serving the particular area. If it would be helpful to have revenue originating and terminating, I am sure we can get it, but I caution you that you cannot apply that holus-bolus against the expense of a particular terminal. We do not divide the revenue by terminals in the sense that . . . We accredit the total revenue originating there and we can also give you the terminating. We can supply all this data.

I think when they were compiling the book they were trying to respond to the type of question they were getting most frequently.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I must suggest to the president, through you, that until such time as there is some kind of acceptable rationalization of your operating revenues and expenses I, for one, will find it very difficult to accept revenue as being a factor in closing out here. There must be some other reason. I just simply do not understand it, it does not portray your picture clearly enough to me, because there are always two sides to the coin. The irony is, I suppose, that what the Parliament of Canada has given you by way of a directive or mandate, the Parliament of Canada can also take away from you. What we give with the one hand we can take away with the other.

On the other hand, I think most of us are reasonable people and I agree with your general philosophy that you should not be directing social action in this country by use of the facilities and authorities available to you. I generally accept that. I am not arguing with that. I am just saying that this is the most totally inadequate way of approaching the task of convincing myself, and Atlantic members of Parliament, in any event, from all parties, that you have a good reason for closing it down.

Mr. Chairman, I wanted to . . .

The Chairman: Three minutes, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You might put me down for the second round as well.

The Chairman: Down it goes.

Mr. Forrestall: I wanted to open up Cast and Canadian National's involvement in Cast. I would like to ask, Mr. Chairman, if Dr. Bandeen feels free to—and he will be aware that the minister, of course, has treated of this, not in depth, but he has left home confusing impressions on the public record.

[Translation]

M. Forrestall: Je n'ai pas voulu importuner le docteur, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Les données contenues dans les brochures que nous avons fait circuler n'ont pas été compilées dans le but de justifier les mesures que nous avons prises à l'échelle nationale. Elles ont été compilées en réponse à des questions que nous avons reçues de certains députés désireux de connaître les frais d'exploitation de leur centre de messageries particulier, le nombre d'employés, les concurrents qui desservait la même région. S'il était de quelque utilité de connaître les revenus de départ et les revenus finals, je suis sûr que nous pouvons les obtenir, mais je vous préviens que vous ne pouvez appliquer ce total en regard des frais d'exploitation d'un centre particulier. Nous ne divisons pas les revenus par le nombre de centres, en ce sens que nous attribuons le revenu de départ total et que nous pouvons donner aussi le revenu final. Nous pouvons fournir toutes ces données.

Je crois que lors de la compilation des chiffres dans les brochures, on a essayé de répondre aux types de questions qui étaient posées le plus souvent.

M. Forrestall: Monsieur le président, je dois suggérer au président, par votre intermédiaire, que jusqu'à ce qu'il y ait une sorte de rationalisation acceptable de vos revenus et frais d'exploitation, je trouverai très difficile, pour ma part, d'accepter le revenu comme étant un facteur de fermeture ici. Il doit y avoir quelque autre raison. Je ne le comprends tout simplement pas, cela ne me donne pas une image suffisamment claire de vous, parce qu'il y a toujours deux côtés à une médaille. Assez curieusement, je suppose, ce que le Parlement canadien vous avait donné par voie de directive ou de mandat, il peut aussi vous l'enlever. Ce que nous donnons d'une main, nous pouvons le retirer de l'autre.

D'autre part, je crois que la plupart d'entre nous sont des gens raisonnables et je suis d'accord avec votre philosophie générale selon laquelle vous ne devez pas faire de l'action sociale dans ce pays en utilisant les installations et les pouvoirs dont vous disposez. De façon générale, j'accepte cette philosophie et je ne la discute pas. Je dis simplement que c'est la façon la moins appropriée de me convaincre moi-même, ainsi que les députés de la région atlantique, de quelque parti qu'ils soient, que vous avez une bonne raison de fermer.

Monsieur le président, je voulais . . .

Le président: Trois minutes, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous pourriez aussi bien m'inscrire pour la deuxième ronde.

Le président: C'est fait.

M. Forrestall: Je voulais discuter de CAST et des difficultés financières du Canadian National dans CAST. Je voudrais demander, monsieur le président, si le docteur Bandeen est d'accord; il est au courant, bien sûr, que le ministre a traité le sujet, mais pas en profondeur, et qu'il a laissé une impression de confusion au sujet du dossier public.

[Texte]

Could the president tell us, Mr. Chairman, the dollar level of holdings in Cast now, and all of the groupings of Cast, the type and class of shares that you hold and whether or not you have sufficient minority interest now to exercise control? If so, what are your intentions 14 months, two years, down the road with respect to control.

Is it your intention to seek from the government permission to exercise operational control or to convert those shares to afford your operational control of Cast and its various enterprises? It is becoming an enormously diverse group now, and if you are going to take it over and Canadianize it I might support you, but otherwise I have difficulty.

Mr. Bandeen: Mr. Forrestall, I wonder if I might, just for the benefit of yourself and the other members of the committee, review our investment in Cast. Our first investment was \$12 million in October of 1975. This brought us an 18 per cent interest in the two companies which control Cast. There is a Bermudan company and a Swiss company.

• 1130

We were paid a dividend in December of 1979 in the form of Furness, Withy shares which were divided out to the various shareholders. We subsequently sold our shares to Mr. Tung when he made a take-over of Furness, Withy, and we received about \$8.5 million for the shares. So on our investment of \$12 million we had dividends to the end of 1979 of \$8.5 million.

In July 1980, we invested \$5.4 million in additional shares. These were non-voting, redeemable, 12.5 per cent cumulative preferred shares, which we bought to the extent of \$5.4 million. They have a three-year maximum life and can be redeemed in advance of the three years at the desire of the corporation—of Cast.

In November of this year we have spent, in U.S. dollars, again—these figures are all in U.S. dollars; Cast does its accounting in U.S. dollars—a total of—in non-voting, non-participating, non-convertible, redeemable, 12.5 per cent shares, we bought \$2.97 million worth, and we also bought \$33.5 million worth of non-voting, participating, redeemable, accumulative shares, and they were convertible at a fixed price.

Mr. Forrestall: In what time window?

Mr. Bandeen: We have the right to convert up to December 31, 1981.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wish somebody would pursue this, so we do not have it interrupted with.

Thank you, Mr. Chairman. I am sorry not to have this all together.

The Chairman: Before I go to the next questioner, who will be Mr. Deniger, may I advise members of the committee that when we had the Canadian Transport Commission before the

[Traduction]

Le président pourrait-il nous dire, monsieur le président, le niveau actuel en dollars des avoirs dans CAST, la répartition de CAST, le type et la classe d'actions que vous détenez et si oui ou non vous avez une participation minoritaire suffisante maintenant pour exercer le contrôle. Si oui, avez-vous l'intention d'exercer ce contrôle dans 14 mois, deux ans, ou plus tard?

Est-il dans votre intention de chercher, avec la permission du gouvernement, à exercer un contrôle opérationnel ou à convertir ces actions qui vous donneraient le contrôle opérationnel de CAST et de ses diverses entreprises? CAST est en train de devenir un groupe très diversifié et si vous allez en prendre possession et le canadianiser, je peux vous appuyer, mais autrement j'aurais de la difficulté.

M. Bandeen: Monsieur Forrestall, me permettez-vous, pour votre bénéfice et celui des autres membres du comité, de passer en revue notre investissement dans CAST. Notre premier investissement a été de \$12 millions en octobre 1975, ce qui nous a rapporté un intérêt de 18 p. 100 dans les deux compagnies qui contrôlent CAST. Il y a une compagnie bermudienne et une compagnie suisse.

Nous avons reçu un paiement de dividendes en décembre 1979 sous la forme d'actions de Furness, Withy, qui ont été réparties parmi les différents détenteurs d'actions. Nous avons par la suite vendu nos actions à M. Tung lorsqu'il a pris possession de Furness, Withy, et nous avons reçu environ \$8,5 millions pour les actions. Ainsi, sur notre investissement de \$12 millions, nous avons à la fin de 1979 des dividendes de \$8,5 millions.

En juillet 1980, nous avons investi \$5,4 millions en actions supplémentaires. C'étaient des actions privilégiées cumulatives à 12,5 pour cent, remboursables, sans droit de vote, que nous avons achetées jusqu'à un montant de \$5,4 millions. Elles viennent à maturité après trois ans et sont remboursables avant les trois ans suivant le désir de la société de CAST.

En novembre de cette année, nous avons acheté en dollars US (ces chiffres sont encore en dollars US; CAST fait sa comptabilité en dollars US), pour une valeur de \$2,97 millions d'actions à 12,5 pour cent, sans droit de vote, non participantes, non convertibles et remboursables, ainsi que pour une valeur de \$33,5 millions d'actions sans droit de vote, participantes, remboursables, à dividende cumulatif et convertibles à un prix fixe.

M. Forrestall: Sur quelle base de temps?

M. Bandeen: Nous avons le droit de les convertir jusqu'au 31 décembre 1981.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je souhaite que quelqu'un continue sur ce sujet, de façon à ce qu'il n'y ait pas d'interruption.

Je vous remercie, monsieur le président. Je regrette de ne pas avoir tout cela ensemble.

Le président: Avant de passer au prochain intervenant, qui sera M. Deniger, puis-je aviser les membres du comité que lorsque la Commission canadienne des transports est passée

[Text]

committee, Mr. Mazankowski asked for the schedule of hearings for the western division of the commission. We now have that, and it is available to any member who wishes to have it. We also have a brief from the CN Express employees concerning management's decision to discontinue service in Prince Edward Island. It has not been circulated, because it was received in one language only, but I wanted you to know we have sufficient copies for any member who wishes to have one. That was received the day before yesterday.

Mr. Deniger, please.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen, first of all I want to say how pleased I am to have you finally before this committee and to congratulate you for the tremendous results you have obtained with CN since the recapitalization: \$28 million profit in 1977 to \$136 million in 1978, to \$208 million in 1979, and probably to \$180 million this year, in 1980, is truly remarkable. In fact, one can maybe accuse you of doing too good a job, in light of the cutbacks you are making. But Mr. Mazankowski and Mr. Forrestall raised a bit of nostalgia when they talked about election promises, and in the context of when they stated I am just curious, Mr. Bandeen—you have already gone on record, basically, as saying you did not oppose selling shares to the public to raise badly needed capital, but the concept of the former Treasury Board Minister, the Honourable Sinclair Stevens, was not to sell shares but to sell government holdings to the public. Do you favour the selling of government holdings to the public, and what is the difference in financing between selling government holdings and selling shares?

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I think I have taken the position publicly, and particularly in my last speech, that the decision on whether assets of any Crown corporation, or shares, should be sold to the public is clearly not one of management's decisions to make. It is one for the elected representatives, or the government of the day. Our concern is the financing. We look ahead the four years, see the \$4 billion we need for expenditure, and also see that if we do not get relief in some of these areas, or some other source of financing, we are going to be back here for recapitalization in the early 1990's.

• 1135

Mr. Deniger: I think that is fair. I think though that you would agree that selling off government holdings does not help your financing situation at all.

Mr. Bandeen: It does not help us any because if they sold it off it would go to the owners, which is the Government of Canada.

Mr. Deniger: The Tory budget, would have had a substantial excise tax on diesel fuel. What impact would that have had on your operations on top of the normal increases in fuel? Did you see that in a good light?

[Translation]

devant le comité, M. Mazankowski avait demandé le programme des audiences pour la division ouest de la Commission. Nous l'avons maintenant et il est disponible à tout membre qui le désire. Nous avons aussi un mémoire des employés des messageries CN, concernant la décision de l'administration de discontinuer le service à l'Île-du-Prince-Édouard. Nous ne l'avons pas distribué, parce que nous l'avons reçu en une seule langue, mais je voulais que vous sachiez que nous avons suffisamment d'exemplaires pour tous les membres qui désirent en avoir un. Nous l'avons reçu avant-hier.

Monsieur Deniger, s'il vous plaît.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, je voudrais dire tout d'abord combien il me fait plaisir de vous voir enfin devant ce comité et de vous féliciter des succès remarquables que vous avez obtenus avec le CN depuis la restructuration financière; des profits qui passent de \$28 millions en 1977 à \$136 millions en 1978, puis à \$208 millions en 1979, et possiblement à \$180 millions cette année, en 1980, constituent des résultats vraiment remarquables. En fait, à la lumière des restrictions budgétaires que vous imposez, certains pourraient vous accuser de faire trop bien votre travail. Mais M. Mazankowski et M. Forrestall ont suscité un peu de nostalgie lorsqu'ils ont parlé de promesses électorales, et dans le contexte de ce qu'ils ont énoncé, je m'étonne, monsieur Bandeen, que vous ayez déjà dit officiellement que vous ne vous opposiez pas, en principe, à la vente d'actions au public pour augmenter le capital absolument nécessaire, mais l'idée de l'ancien président du Conseil du Trésor, l'honorable Sinclair Stevens n'était pas de vendre des actions au public, mais plutôt des propriétés du gouvernement. Est-ce que vous favorisez la vente au public de propriétés du gouvernement et quelle est la différence dans le financement entre la vente de propriétés du gouvernement et la vente d'actions?

Le président: M. Bandeen.

M. Bandeen: Je pense avoir affirmé publiquement, et particulièrement dans mon dernier discours, que la décision de vendre au public les biens d'une société de la Couronne ou des actions ne relève pas de l'administration. Elle relève des représentants élus ou du gouvernement en place. Notre préoccupation est le financement. Nous envisageons les quatre années à venir, voyons les \$4 milliards qu'il nous faut pour l'expansion et examinons si nous ne pouvons trouver d'aide dans quelque domaine ou d'autres sources de financement; sinon, nous serons de retour ici pour la restructuration financière au début des années '90.

M. Deniger: Je crois que c'est juste. Mais je crois aussi que vous conviendrez que la vente de certains biens du gouvernement n'aiderait en rien votre situation financière.

M. Bandeen: Absolument pas, parce que la vente de ces biens irait directement à ses propriétaires, c'est-à-dire le Gouvernement du Canada.

M. Deniger: Le budget Tory prévoyait l'imposition d'un droit substantiel sur le combustible diesel. Quel aurait été l'effet de cet impôt si on l'ajoute à l'augmentation normale du combustible? Était-ce sans importance?

[Texte]

Mr. Bandeen: We looked at it as a tax which was in the budget and which would add to our expenses.

Mr. Deniger: How much, \$200 million approximately?

Mr. Bandeen: I am told approximately \$100 million, but we looked at that as any known increase in cost. We would have had to find a way either through productivity or rate action to recover it.

Mr. Deniger: How important is the capital cost allowance in your expansions? How important is that fiscal measure to allow you to go ahead and double-track where necessary?

Mr. Bandeen: Until we got into a profitable position, the capital cost allowance had nothing but an academic interest for Canadian National. Now that we are profitable and will start paying federal taxes in either 1982 or 1983, and start deferring, capital cost allowances are very important to us.

Mr. Deniger: Obviously you now run the company in a profit-oriented fashion. Would you consider having double trackage or extensive capital cost expenditure if you did not have that capital cost allowance that was going to be given up in the Tory budget effective in March 1980 and that we put back in our budget? In that speech that was referred to by Mr. Mazankowski and Mr. Forrestall, actually the most important part of the promise the Prime Minister made January 17, was that we were bringing back the capital cost allowance on capital investments, like double trackage in the West.

Mr. Bandeen: I must confess that the capital cost allowances are very useful to us when trying to finance major projects such as double tracking.

Mr. Deniger: Mr. Bandeen, would you say that about 80 per cent of your main line between Winnipeg and Vancouver will be double tracked by 1988?

Mr. Bandeen: I believe that is about the figure, 1988-1990; it depends on how fast the volume of traffic develops.

Mr. Deniger: You have basically concentrated your double trackage efforts now where the bottlenecks readily exist.

Mr. Bandeen: Yes, and we continue to.

Mr. Deniger: If new bottlenecks occur because of discovery because of new markets in areas which you have not so far concentrated on in your double trackage, you would then consider putting that double trackage in sooner than 1988?

Mr. Bandeen: Yes, we would speed it up. As I think I indicated in answering Mr. Mazankowski, for that area from Edmonton to Red Pass Junction we are at volumes which we anticipated only by 1985, so we have had to speed that up already.

Mr. Deniger: Again on the capital cost allowance, would it have been possible for you to proceed, because you had already planned to have those double trackage in the nineteen-eighties, without that capital cost allowance that we introduced in our budget and which the Tories withdrew from theirs?

[Traduction]

M. Bandeen: Nous le considérons comme une taxe incluse dans le budget qu'il faudrait ajouter à nos dépenses.

M. Deniger: Combien, \$200 millions environ?

M. Bandeen: On m'a dit environ \$100, millions. Mais c'était une augmentation calculable des coûts. Pour recouvrer cette augmentation il nous aurait fallu augmenter la productivité ou les tarifs.

M. Deniger: Quelle peut être l'importance des déductions sur les investissements pour l'expansion du CN? Quelle peut être l'importance de cette mesure fiscale au regard de l'expansion et, au besoin, du jumelage de la voie ferrée?

M. Bandeen: Cette mesure fiscale était purement théorique jusqu'à ce que nous atteignions le seuil de la rentabilité. Mais, maintenant que le CN réalise des bénéfices et qu'il commencera à payer l'impôt fédéral en 1982 ou 1983, et que nous commencerons à reporter les paiements de nos impôts ces déductions seront très importantes.

M. Deniger: Il est clair que vous voulez réaliser des bénéfices. Selon vous, le jumelage de la voie ou toute autre dépense substantielle de capital serait-elle logique sans cette déduction d'impôt sur les investissements qui a été abandonnée dans le budget du gouvernement conservateur de 1980 et que nous avons rétablie dans notre propre budget? La partie la plus importante du discours du 17 janvier qu'ont cité MM. Mazankowski et Forrestall a été cette promesse du Premier Ministre à l'effet que la mesure concernant les déductions sur les dépenses de capital allait être rétablie, comme dans le cas du jumelage de la voie ferrée, dans l'Ouest.

M. Bandeen: J'avoue que ces déductions nous sont très utiles lorsque nous devons financer des projets d'envergure comme le jumelage des voies ferrées.

M. Deniger: Diriez-vous monsieur Bandeen que le jumelage de la voie ferrée principale entre Winnipeg et Vancouver sera complété à environ 80 p. 100 en 1988?

M. Bandeen: Je crois que c'est à peu près cela: 1988-1990. Tout dépend de l'augmentation du trafic.

M. Deniger: Le jumelage des voies a été fait surtout dans les secteurs critiques.

M. Bandeen: Oui et nous continuons ainsi.

M. Deniger: S'il y avait encombrement d'une voie simple par suite de la création de nouveaux marchés, seriez-vous disposé à jumeler cette voie particulière avant 1988?

M. Bandeen: Oui, nous irions plus vite. Comme je l'ai déjà dit à M. Mazankowski au sujet de la voie entre Edmonton et Red Pass Junction nous avons maintenant le volume qui n'était anticipé que pour 1985. Nous avons agi tout de suite.

M. Deniger: Toujours sur le sujet des déductions sur la dépense de capital, vous aurait-il été possible de procéder au jumelage de la voie au cours des années 1980 sans cette déduction que nous, nous avons introduite et que les Tories ont retirée de leur budget?

[Text]

Mr. Bandeen: We could have proceeded, but it would have been very difficult to finance it and we would have been out into the debt market hunting for money.

Mr. Deniger: Thank you. Three years ago, I remember you coming to the Honourable Otto Lang and bringing to us the concept of profit centres. That was introduced, I think, in 1976 or 1977. It was at that time that the first "worries" on privatization occurred. I would like to have your assessment now, three years after the fact, of the fundamental change that you made by having profit centres and what you have learned from them. The fact that you have identified the "losers" again like CN Express, TerraTransport I guess, the grain movement and the Montreal commuter services, is that something that has helped you in your administration of the company?

Mr. Bandeen: Yes, but, if I may, I would just like to make one general statement on the reason for profit centres. It is basically to enable us to manage the property more effectively. When you have a corporation as large as the CN and with as many diverse activities as the CN and spread out as geographically as the CN, it is very difficult to handle this as one unit, and that is what we were attempting to do. What I wanted to do is break down the company into units which were homogeneous, had a raison d'être, and put in charge of it a person who became the chief executive officer of that particular section of the company. He would be given the responsibility for running it and seeing that it was efficient. This has happened in fact and it is one of the reasons although there are many reasons, but this is one of the important reasons why we are in a profitable position. Then you identified certain losers, I guess was inevitable, but some of the ones you identified are not profit centres; for instance, Crow's Nest grain is not a profit centre, it is part of CN Rail. Similarly, the commuter service in Montreal is part of CN Rail. So, we can identify the losers without having them as a separate division of the corporation. Express in Newfoundland are separate profit centres.

• 1140

Mr. Deniger: I am very interested. I have read your testimony in front of the Senate and have gone through my old files on what you have said. But a problem that I sometimes have, Dr. Bandeen, regarding your concept of running CN, is your philosophy. It seems to be this: You say we run a profitable business. If a service that we provide is going to be unprofitable, that is a decision for the politicians, and, if that is the case, the politicians should subsidize us for that service. We do not want the other users that pay compensatory rates to basically subsidize the deficit, the operations that we lose money on.

So my question is this: What is the difference between CN and CP then? I can understand that position from CP. CP has private shareholders. If they are going to be good corporate citizens, part of their job is to return a dividend to their shareholders. But CN is not a private company. Your shareholder is the public of Canada; it is the government; it is the people. And I do not see any difference between your style of

[Translation]

M. Bandeen: Nous aurions continué de le faire mais avec de grandes difficultés financières. Nous nous serions mis en dette en quête de fonds.

M. Deniger: Merci. Il y a trois ans, si je me souviens bien, vous avez vu l'honorable Otto Lang pour lui proposer le concept des «secteurs rentables», ce qui fut accepté je crois en 1976 ou 1977. C'était au moment des premiers soucis relatifs à l'émission d'actions. J'aimerais connaître votre opinion à ce moment, c'est-à-dire après trois ans, du changement fondamental que vous avez pu réaliser avec ces «secteurs de rentabilité» et de ce que vous avez pu apprendre. Est-ce que l'administration a été aidée d'avoir ainsi cerné les «secteurs déficitaires» comme les Messageries, TerraTransport, les mouvements des céréales et les services de banlieue de Montréal?

M. Bandeen: Oui, mais j'aimerais faire une déclaration concernant la création de secteurs rentables. C'était fondamentalement pour nous permettre d'administrer plus efficacement la société. Il est très difficile de considérer comme une seule unité une corporation de l'envergure du CN dont les activités sont diverses et réparties sur de grandes régions géographiques. C'est ce que nous tentons de faire. Je désirais ainsi diviser la corporation en unités homogènes, ayant chacune une raison d'être, chaque unité étant dirigée par un directeur général responsable de sa gestion et de l'efficacité des opérations. Ceci s'est actuellement réalisé, c'est l'une entre autres raisons, mais c'est l'une des raisons majeures par laquelle nos opérations sont rentabilisées. Il fallait ensuite cerner certains secteurs déficitaires, je crois que c'était inévitable. Mais certains secteurs déficitaires comme Crow's Nest par exemple, font partie de CN Rail. Nous pouvons donc identifier comme tels les secteurs déficitaires sans les isoler de la corporation. Les Messageries de Terre-Neuve forment un secteur rentable séparé.

M. Deniger: Ceci m'intéresse beaucoup. J'ai fait lecture de votre témoignage devant le Sénat et j'ai fouillé dans de vieux documents pour y voir ce que vous avez déjà dit. Je me pose parfois des questions, docteur Bandeen, de votre conception concernant l'administration du CN, concernant votre philosophie. Vous dites, nous administrons une entreprise rentable. Si un service offert au public doit être déficitaire, il appartient aux politiciens de prendre une décision. Et dans un tel cas, les politiciens doivent compenser nos pertes. Car nous ne voulons pas que les autres usagers soient forcés de payer des tarifs compensatoires pour subventionner le déficit, pour soutenir des opérations non rentables. Ma question est donc celle-ci:

Quelle est la différence alors entre le CN et le CP. CP est une compagnie privée. En tant que citoyens responsables, ils se doivent de remettre un dividende à leurs actionnaires. Or CN n'est pas une compagnie privée. Le propriétaire en est le public du Canada; c'est le gouvernement; c'est le peuple. Et je ne distingue aucune différence entre votre manière d'administrer et celle qu'on attend de la direction du CP.

[Texte]

management and the style of management which I expect from CP.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Well, on the style of management, I think really we have two questions there. On style of management, I would hope that the style of management we have is an entrepreneurial, commercial, style. I do not know how else to run a commercial operation. And certainly we want to run it efficiently and effectively, because transportation is such a huge part of the costs of production in Canada and imports into Canada. So I think we have to run an efficient service.

At the same time, I do not think we should carry out non-commercial, national-purpose services unless somebody has specifically requested them; otherwise we are making those decisions which I do not think we have the right to make or the ability to make. So unless they want to finance us in some other way—say, if the government wants to have recapitalizations every 15 years or they want to inject money in some other fashion and not have us stand on our own two feet—then they have to underwrite these. But if they do not mind recapitalizing the CN periodically, or if they do not mind injecting money periodically, then, of course, they do not have to underwrite the losses on these national purpose operations.

In my mind it made it clear. They decided they wanted to have a commuter service in Ontario, and the Ontario government knows exactly what it costs. To me, that makes it simple.

Mr. Deniger: Right. But your business in servicing Ontario's GO service is a profitable one. You do not lose money by doing that.

Mr. Bandeen: That is right.

Mr. Deniger: But you see, that troubles me. But that does not trouble me as much as the relationship you have with VIA. For example, where you use Costing Order 6313, which is called "Miscellaneous" or whatever; I have not looked at it in years. But I am not sure; again, you being a Crown corporation dealing with another Crown corporation in a servicing contract based on one costing order, if that costing order should include a rate of return on CN's investment.

Mr. Bandeen: Well, let me make a distinction between profit and rate of return. The investment that you have which VIA wants to use, we have to replace. We either have to borrow the money to replace it; this is a real cost. The "6313" has not profit in it. It does not even have overhead costs in it. And what we object to is that, in the first instance, we were forced into "6313" by VIA and the minister, and we were also promised we thought that eventually, we would be given some overhead costs as well. Now we have applied for these, as has the CPR, to no avail. In fact, we have had a very positive letter saying that we are not going to get overhead cost in the immediate future.

[Traduction]

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Pour ce qui a trait au genre d'administration, je crois que la question est double. Notre administration est celle d'une entreprise, d'un commerce. Je ne connais pas d'autre façon de diriger des opérations commerciales. Et c'est notre désir d'administrer le CN avec compétence et efficacité parce que le transport joue un rôle immense dans les coûts de production au Canada. Je crois donc qu'il est nécessaire d'avoir une gestion efficace.

Conséquemment, je ne crois pas que nous devrions exploiter des services non-commerciaux, d'intérêt national, sans que nous en recevions une demande spécifique. Autrement c'est nous qui devons prendre les décisions. Je ne crois pas que nous ayons le droit, ni la compétence de prendre de telles décisions. A moins que le gouvernement veuille bien nous financer de quelque façon. Si le gouvernement, disons, nous offre une nouvelle structure financière à tous les quinze ans, ou s'il désire injecter des argents de quelque autre façon, au lieu de nous laisser nous tenir debout par nous-mêmes, il doit alors financer ces déficits. Si le gouvernement ne s'objecte pas à refinancer périodiquement le CN ou à injecter des argents périodiquement, nous n'aurons pas alors à subventionner les pertes causées par ces services d'intérêt national.

Dans mon esprit il est clair qu'ils ont décidé de desservir les banlieues en Ontario, et que le gouvernement d'Ontario connaît le coût exact d'une telle opération. Pour moi, c'est très simple.

M. Deniger: Bien sûr. Mais desservir le service GO d'Ontario est une opération profitable. Vous n'y perdez pas d'argent.

M. Bandeen: C'est vrai.

M. Deniger: Mais voyez-vous, ceci m'inquiète, mais ne m'inquiète pas autant que vos relations avec VIA par exemple où vous utilisez la formule des coûts 6313. Je crois que la formule 6313 permet des bénéfices, à ce qu'on appelle le poste «Divers» ou quelque chose du genre. Je n'ai pas consulté le document depuis des années, mais j'en suis assuré. Nous avons ici une société de la Couronne qui a passé un contrat de service avec une autre société de la Couronne basé sur une formule des coûts qui permet d'établir un taux de rendement sur le capital investi par le CN.

M. Bandeen: Oui, mais je veux faire une distinction entre bénéfice et taux de rendement. Il nous faut remplacer le capital que VIA désire utiliser, ou alors l'emprunter pour le remplacer. C'est là un coût réel. La formule 6313 n'admet pas de bénéfice. Elle ne contient pas de dispositions concernant les frais généraux. Notre première objection dans cette affaire a été d'être contraints par VIA et par le Ministre à accepter la formule 6313. On nous a également promis, du moins c'est ce que nous avons pensé, qu'éventuellement nos frais généraux nous seraient en partie remboursés. Nous avons fait des réclamations à ce sujet, tout comme le CP d'ailleurs mais sans résultat. En fait, nous avons en main une lettre qui nous dit

[Text]

So I look at the VIA contract as something on which we are breaking even. We are getting some service cost of our money, which, you know... we have to borrow money; we have interest costs of over \$100 million a year, but it is not an ideal contract because of the way it is structured, not because of the content of the costing.

• 1145

The Chairman: Three minutes.

Mr. Deniger: Then let me go to a local issue just like Mr. Mazankowski and his train. I have a commuter train that CN operates coming into my riding and picking up passengers. There has been an agreement now between our Minister of Transport, the Honourable Jean Luc Pepin, and the Quebec Minister of Transport in relation to the Montreal commuter service. Can you tell us what CN's involvement will be in that, and if my train from the south shore, which goes across my riding and picks up people in St. Lambert, is going to be left in operation? What future do you see for that train?

Mr. Bandeen: That train is part of the Montreal commuter service, or considered to be such, and I believe the two Ministers of Transport on the federal and provincial level have agreed in principle; we have agreed with them also. Our participation in this new regional commuter service would be to contribute \$10 million towards the cost of modernization and changes. This will probably be a contribution in kind, in that we will do the work for them, but we have agreed to \$10 million. If they take the commuter service away from us, as Ontario has done, and they intend to run it as an integral part of the total transportation, I have not heard they were not going to do the south shore; as a matter of fact, I think that the south shore is included in their plans. But as you know, the City of Montreal is at the moment stymying the whole deal for reasons of their own, and what will happen I do not know. I noticed that the Minister of Transport in Quebec made a statement that he intends to go ahead and get some resolution to the problem in the immediate future; I hope he is correct.

Mr. Deniger: In the meantime, it is not your intention to discontinue this local passenger train service?

Mr. Bandeen: No, we have agreed to continue to run the ones we have now until the province takes them over. We were hopeful that the province or the MUC, whichever is the case, would indeed take them over on January 1 next year. I believe that is almost an impossibility at this stage, but we are in discussions with the province about subsidizing us directly in the interval and they have indicated a willingness to, if we will keep our rates at their present level and our service at the present level. My understanding is that while we do not have an agreement, we are very close to one to do exactly that.

[Translation]

clairement que nous n'allons recevoir aucuns frais généraux dans l'immédiat.

Je considère que le contrat avec VIA nous amène tout juste au point de seuil de la rentabilité. Nous devons rencontrer le service de la dette car vous savez nous empruntons des sommes; le coût des intérêts dépasse les \$100 millions annuellement. Mais si ce contrat n'est pas parfait, c'est à cause de sa structure non pas à cause de l'établissement des coûts.

Le président: Trois minutes.

M. Deniger: Alors laissez moi aborder un problème local comme l'a fait M. Mazankowski et son train. Il y a un train de banlieue du CN qui vient dans ma circonscription pour y ramasser des passagers. Il y a eu entente entre le Ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pépin et le Ministre des Transports du Québec, au sujet des services de banlieue de Montréal. Pouvez-vous me dire qu'elle sera la participation du CN dans cette entente et si mon train de la rive sud qui traverse mon comté pour ramasser les gens de Saint-Lambert sera gardé en fonction? Quel avenir envisagez-vous pour ce train?

M. Bandeen: Ce train fait partie du service de banlieue de Montréal, ou il est considéré comme tel, et je crois que les ministres des Transports fédéral et provincial se sont entendus en principe. Nous sommes également d'accord avec eux. Notre participation à un nouveau service régional prendrait la forme d'une contribution de \$10 millions pour les dépenses de modernisation et de modification. Cette contribution en serait en nature, c'est-à-dire sous forme de travaux que nous réaliserions pour une somme de \$10 millions. S'ils nous retirent ce service de banlieue comme l'a fait l'Ontario, et s'ils ont l'intention de l'exploiter en tant que partie intégrale de l'ensemble du système de transport, je n'ai pas entendu qu'ils supprimeraient la ligne de la rive-sud; en fait, je crois que la rive-sud fait partie de leurs plans. Mais comme vous le savez, la ville de Montréal essaie en ce moment de mettre un frein à toute l'affaire pour des raisons qui lui sont propres. Je ne sais pas ce qui pourra arriver. J'ai vu que le Ministre des Transports du Québec a déclaré qu'il entend aller de l'avant et de résoudre le problème dans un avenir rapproché. J'espère que c'est bien cela.

M. Deniger: Entretemps, il n'est pas dans votre intention de supprimer ce service local?

M. Bandeen: Non. Nous avons convenu de continuer à exploiter les trains que nous avons présentement jusqu'à ce que la province s'en décide de s'en charger. Nous avions espoir que la province ou la CUM, selon le cas, les prendrait en main dès le 1^{er} janvier de l'an prochain. Je suis d'avis que ceci est presque une impossibilité à ce stade, mais nous avons des discussions avec la province au sujet d'une subvention directe dans l'intervalle. La province s'est montrée bien disposée pourvu que nous maintenions les tarifs et les services à leur niveau présent. Nous n'en sommes pas encore rendus à une entente, mais je crois personnellement que nous en sommes très près.

[Texte]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Bandeen. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Our next questioner is Mr. McMillan.

Mr. McMillan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I intend in my 15 minutes to focus my questioning almost exclusively on the CN Express terminal closures in the Atlantic Region, in particular in my own province of Prince Edward Island. But before I do so, I would like to pursue the earlier line of questioning of Mr. Deniger concerning the corporate business style of CN, the profit orientation or even an obsession of CN.

The Canadian Railways Act apparently defines Canadian National as a work for the general advantage of Canada. As far as I know, P.E.I. is still a part of Canada; so I am puzzled by the steady withdrawal, apparent steady withdrawal of Canadian National's presence on Prince Edward Island. First there was a fairly substantial diminution in passenger service, and freight rail lines were removed, key ones in the carload centre—the central office for the administration or the movement of freight to and from the province that was scheduled to be phased out, and I think there was some substantial move in that direction. Recently, I think it was in July, the car rail service centre on the island was moved holus-bolus to Moncton, and now it seems that the CN Express office will, for all practical purposes, be removed from that province.

It is all part, Mr. Chairman, of a regionalization of CN services in the Atlantic provinces, such that the CN services appear to be provided out of key centres or major centres like Moncton, and this involves an elimination of jobs for P.E.I. to other centres. It certainly involves a diminution in direct locally-supplied, personally-supplied services by CN. There are all kinds of implications for that province. I realize the sort of mandate that CN is supposed to have under its act, and I appreciate some of the things that you said in your opening remarks about the need to have a certain amount of subsidization from the federal treasury if CN is expected to take on certain activities that are clearly unprofitable. I can meet you halfway on that. What I cannot understand is pushing that to the point where, as the earlier questioner, Mr. Deniger said, CN appears, for all practical purposes, at least insofar as my own province is concerned, to be not any different from Exxon or IBM or CP Air or Eastern Provincial Airways. Eastern Provincial Airways is a regional, locally-owned operation; it is private, but it does get subsidies for certain unprofitable ventures, for example, the Charlottetown to Magdalen Islands route. If you are going to do away with CN services, on the island, or reduce them substantially, how does the mandate of CN, under its act, get fulfilled? What is the difference between CN and EPA for all practical purposes insofar as the Province of Prince Edward Island is concerned? Is it CN's over-all policy or part of its over-all strategy to eliminate CN's presence on the island? Certainly there seems to be a steady move in that direction.

[Traduction]

M. Deniger: Merci, monsieur Bandeen. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Deniger. M. McMillan posera la prochaine question.

M. McMillan: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, au cours des quinze minutes qui me sont allouées, j'ai l'intention de poser mes questions presque exclusivement sur le sujet de la fermeture des postes des Messageries CN dans la région Atlantique, et en particulier dans ma propre province de l'Île du Prince-Édouard. Mais auparavant, j'aimerais poursuivre les questions précédentes de M. Deniger au sujet du mode administratif de la société CN, de l'orientation sur le sujet des bénéfices ou même de l'obsession du CN.

La Loi sur les Chemins de fer canadiens définit apparemment le Canadien National comme un établissement consacré à l'avantage général du Canada. En autant que je le sache, l'Île du Prince-Édouard fait toujours partie du Canada. La réduction constante de la présence du Canadien National dans l'île du Prince-Édouard m'intrigue vraiment. Il y a eu d'abord une diminution assez sensible des services à passagers. Puis des voies de convois de fret ont été supprimés, des éléments essentiels dans les centres de chargement en vrac, l'office central d'administration, ou le mouvement du fret entrant ou sortant de la province. Et je crois qu'il y a eu des changements sensibles de ce côté. Récemment, c'était en juillet je crois, le centre des services des wagons de l'île a été déménagé tout d'un coup à Moncton, et il semble maintenant qu'à toutes fins pratiques, le poste des Messageries du CN sera supprimé dans la province.

Tout ceci, monsieur le président, fait partie de la régionalisation des services du CN dans les provinces Atlantiques. De telle manière que les services du CN semble être fournis par les centres principaux ou majeurs comme Moncton, ce implique des mises à pied au profit d'autres centres. Ceci implique sûrement une réduction des services directement fournis par CN, services alimentés localement et assurés par du personnel local. Ceci entraîne toutes sortes de conséquences pour la province. Je veux bien comprendre le genre de mandant que le CN est censé remplir sous l'empire de sa charte, et j'apprécie certaines remarques faites au début au sujet de la nécessité d'une certaine subvention de la part du Trésor fédéral si le CN doit poursuivre des activités nettement déficitaires. Je peux vous rencontrer à mi-chemin à ce sujet. Je comprend mal cependant cette façon de pousser le raisonnement au point, comme l'ai dit précédemment M. Deniger, où le CN apparaît à toutes fins pratiques et au moins aux yeux des habitants de ma province, n'être pas différent de Exxon, IBM, CP Air ou Eastern Provincial Airways. Cette dernière est une compagnie dont les opérations sont régionales et qui est propriété de gens de la région. Il s'agit d'une entreprise privée qui reçoit cependant des subventions pour certaines services déficitaires, comme par exemple, la route Charlottetown-Iles de la Madeleine. Le CN réussira-t-il à remplir son mandat en supprimant ou en réduisant substantiellement ses services dans l'île? Quelle est à toutes fins pratiques et en ce qui concerne l'Île du Prince-Édouard, la différence entre le CN et l'EPA? Le CN a-t-il pour politique ou stratégie générale d'éliminer sa pré-

[Text]

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Thank you, Mr. Chairman. I will try to answer the various questions. I think the apparent withdrawal of the CN from Prince Edward Island is tied in very closely with my earlier comments about technology and trying to adapt to technology and communication methods that have become of use to CN and to business as a whole in the last few years. It means that we can operate from much fewer centres and much more efficiently than we used to be able to do. So this means that we have a reduction in the number of people on the ground in local territories of the country such as Prince Edward Island.

We have no intention of not giving service to Prince Edward Island. I believe that over the last three or four years we have had long discussions with your provincial government, Prince Edward Island, about the movement of potatoes which is one of the biggest crops coming out of Prince Edward Island. After a great deal of tugging, to and fro, we have come up with a rate scheme and with equipment and with a service which is, to the best of my knowledge, acceptable to the producers on Prince Edward Island and to the politicians there. So we are in Prince Edward Island in a very big way.

If, however, we do not make these changes, do not adopt new technology, new methods of operating the trains, new equipment to operate on them, then our costs are going to go up. We will still be operating the way we were 20 or 30 years ago. So I have a dilemma of my own. We intend to give the services everywhere that we are supposed to give them and we intend to do it in the most efficient way possible. However the request I often hear is: why do you have to reduce the number of people involved, and why do you have to obey the laws of supply and demand, if you wish, that apply to private industry? Frankly, I do not know any others. I have travelled around the world. I have gone to see the nationally-owned railways in many of the countries in Europe and also in Asia, and I do not know of one that is operating at a profit, of one that is not a heavy drain on the treasury of the country it is operating in. The Japanese national railway's—I have had the pleasure of dining with the head of that railway last spring—deficit went over \$4 billion last year. If you wish to give us a mandate that we should spend \$3 billion above what we take in as revenue, we can do it, and it will not take a whole lot of time. But I do not think that the country can afford that. If that is not the criteria, then the only one I know of is to run an efficient, effective service to give the lowest cost, give the service to the people, and that is what we offer. Now, if someone wants to change that, I am all for it and we will do whatever we are requested to do. We would like to be paid for doing this, but . . .

[Translation]

sence dans l'île? Je dis qu'il semble y avoir une manœuvre dans cette direction.

• 1150

Le président: M. Bandeen.

M. Bandeen: Merci monsieur le président. Je tenterai de répondre à ces diverses questions. Je crois que le retrait apparent du CN dans l'Île-du-Prince-Édouard est relié de très près aux commentaires faits précédemment touchant la technologie et les méthodes de communications qu'utilisent depuis ces dernières années le CN et l'industrie en général. Ces nouvelles méthodes permettent d'administrer un commerce à partir de centres beaucoup moins nombreux, et cela d'une manière plus efficace qu'auparavant. Ceci entraîne une réduction du nombre des employés locaux dans une contrée telle que l'Île-du-Prince-Édouard.

Il n'entre pas dans nos intentions de ne pas desservir l'Île-du-Prince-Édouard. Au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons discuté longuement de ces questions avec votre gouvernement provincial au sujet du transport des pommes de terre qui est l'une des plus importantes récoltes de l'Île-du-Prince-Édouard. À la suite d'une longue négociation et de tiraillements de part et d'autre, nous avons établi un système de tarifs, le tout étant accompagné du matériel et des services qui, au meilleur de ma connaissance, ont été trouvés acceptables par les producteurs de l'Île-du-Prince-Édouard et par ses politiciens. Nous sommes véritablement présents dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Si cependant, nous refusons d'apporter les changements qui s'imposent, d'adopter de nouvelles techniques, de nouvelles méthodes d'exploitation des convois, d'acheter l'équipement nécessaire, parce que nos coûts devront nécessairement s'élever. Nos opérations redeviendront au point où elles étaient il y a 20 ou 30 ans. C'est là notre dilemme. Nous avons l'intention de fournir partout les services que nous sommes censés donner et de le faire le plus efficacement possible. Mais une question cependant me revient souvent: «Pourquoi devez-vous réduire le nombre d'employés, pourquoi devez-vous respecter la loi de l'offre et de la demande qui s'applique, si vous voulez, à l'industrie privée?» Franchement, je ne connais pas d'autre loi. J'ai visité des chemins de fer appartenant à l'État dans plusieurs pays d'Europe ainsi qu'en Asie, et je n'en ai pas rencontré un qui n'exploite à profit; je n'en connais pas un qui n'impose pas, qui n'est pas à charge du Trésor du pays propriétaire. Le printemps dernier, j'ai eu le plaisir de dîner avec le directeur général des chemins de fer du Japon. Leur déficit a dépassé les \$4 milliards l'an dernier. S'il vous fait gré de nous donner un mandat qui nous permettrait de dépenser une somme de \$3 milliards de plus que notre bénéfice, nous sommes capables de faire cette dépense et en peu de temps. Mais je ne crois pas que notre pays peut se permettre cette dépense. Si cette méthode est inacceptable, alors il reste la seule méthode que je connaisse: donner un service efficace au coût le plus bas; assurer au peuple le service, c'est ce que nous faisons en ce moment. Si quelqu'un veut changer la méthode, je veux bien et nous ferons tout ce qui nous est demandé. Nous aimerions être remboursés pour ce faire, mais . . .

[Texte]

Mr. McMillan: Mr. Chairman, I do not suggest that the CN in the name of some national goal, or be encouraged by the government of the people of Canada, to plunge itself into billions of dollars of debt.

Let us take, for example, the CN express service that now is provided by the CN on Prince Edward Island. I would like first a clarification from you, if I may. The original announcement suggested that there are 15 terminals in the Atlantic region which are to be reduced in stages in the next year or so to five; three will be left open in New Brunswick, two in Nova Scotia and none will remain in Newfoundland and Prince Edward Island. Is that the status quo, or has anything been changed? There has been a suggestion, for example, that the intention to close the CN express office serving Prince Edward Island has been reconsidered and that there may still be a continuing presence there.

Mr. Bandeen: If I might, Mr. Chairman, I would just like to clarify the first statement of fact. There are 15 terminals, and that excludes Newfoundland. That is just in the mainland provinces.

Mr. McMillan: I see.

Mr. Bandeen: Going down to five, Newfoundland is excluded throughout. It is handled as part of TerraTransport and the total Newfoundland problem, and the express side of it is not included. Aside from that, your statements are correct. We are, at the request of several people, and in some cases the local M.P., taking a look at re-evaluating several terminals in the Maritimes Provinces just to make sure that it was the right decision and still is the right decision. So, we are taking a look at them all just to see if everything is correct, and one of the ones we are looking at is Charlottetown.

Mr. McMillan: So you are looking at the advisability of keeping the Charlottetown office open . . .

Mr. Bandeen: Yes, we are.

Mr. McMillan: . . . and exempting it from the over-all plan to phase out some of those terminals.

Mr. Bandeen: When I say we are looking at it, we are reviewing it. We may still very well decide that it is best to have it go.

Mr. McMillan: Assuming that the terminal is going to be terminated, what does this mean, in your view, in terms of locally-supplied express services by some other operation, say, trucking? The implication from your regional office in Moncton has been that this is sort of an operational change, that it is an administrative rationalization and it is just a matter of CN getting out of this and turning it over to trucking companies such that there will not be any substantial change in the service; indeed, there might even be an improvement.

Just to tie that down, who is going to provide the service? Is there going to be one trucking company? Has the contract already been signed or negotiations entered into with one trucking company? If so, what is that trucking company? Does

[Traduction]

M. McMillan: M. le président, je ne demande pas qu'au nom d'un objectif national quelconque, que le CN soit encouragé par le gouvernement du peuple du Canada à s'endetter pour des milliards de dollars.

Voyons par exemple le service des Messageries CN fourni par ce dernier sur l'Île-du-Prince-Édouard. J'aimerais d'abord, si possible, obtenir de vous un éclaircissement. À l'origine on nous a annoncé que les 15 postes des Messageries établis dans la région Atlantique devaient être réduits progressivement à cinq postes au cours de l'année, dont trois postes au Nouveau-Brunswick, deux postes en Nouvelle-Écosse, aucun poste n'étant prévu pour Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard. Est-ce toujours ainsi, ou cette politique est-elle changée? On a dit par exemple, que l'intention d'abolir le poste des Messageries CN desservant l'île-du-Prince-Édouard a été reconsidérée et que la présence de ce poste pourrait bien être assurée.

M. Bandeen: Avec votre permission, M. le président, j'aimerais clarifier la première déclaration. Il existe 15 postes à l'exclusion de Terre-Neuve. Donc 15 postes dans les provinces continentales.

M. McMillan: Je vois.

M. Bandeen: Qui seront réduits au nombre de cinq, Terre-Neuve étant toujours exclue. Nous considérons que ceci fait partie du problème de TerraTransport et de la situation globale de Terre-Neuve, le service des Messageries n'étant exclus. Pour le reste, la déclaration est exacte. À la demande d'un bon nombre de personnes et dans certains cas à la demande du député local, nous sommes présentement à réexaminer la situation de plusieurs postes des provinces maritimes afin de nous assurer que les décisions prises dans le passé étaient les bonnes décisions. Nous sommes donc en train de faire une nouvelle évaluation de tous les postes afin de nous assurer que nos prévisions étaient exactes. L'un des postes que nous examinons présentement est celui de Charlottetown.

M. McMillan: Alors vous êtes en train de décider si le poste de Charlottetown doit rester ouvert?

M. Bandeen: Oui, c'est bien cela.

M. McMillan: Et de l'exempter du plan général visant à abolir certains de ces postes.

M. Bandeen: Je dis que nous sommes à réexaminer la situation. Il peut être fort bien être décidé d'abolir ce poste.

M. McMillan: En supposant que ce poste sera supprimé, les services de messagerie locaux seront-ils à votre avis remplacés par d'autres services comme les camions? De ce qui ressort de votre bureau régional de Moncton, il semble que c'est là le genre de changement, que c'est là une rationalisation administrative, et qu'il s'agit simplement pour le CN de fermer le bureau et de céder les opérations aux entreprises de camionnage de telle sorte que le service ne sera pas modifié sensiblement et que, vraisemblablement, il pourrait y avoir une amélioration.

Pour rester sur le sujet, qui doit fournir ces services? Y aura-t-il qu'une seule entreprise de camionnage? Le contrat aurait-il déjà été accordé, ou en est-on au stade des négociations avec une seule entreprise de camionnage? Si c'est le cas,

[Text]

it have the national network that CN does so that Islanders can be assured that they will be able to connect as far as express is concerned with not just major centres but smaller communities across the country? What sort of assurance can you give us that there will not be any diminution in CN express-type services in future on the Island?

Mr. Bandeén: In each of the areas where we are reducing our terminal service we are attempting to negotiate with a local trucker, his job being to pick up for CN express and deliver for CN express to the closest open terminal so that any one in Prince Edward Island, if all the terminals were closed, would have access to any place in Canada. They will have a telephone number—an 800 telephone number, I believe, called zenith—that they can call. It will not be an orange truck picking up the parcel but it will be a local trucker who will take it in the case of Prince Edward Island to Moncton, and then we will deliver it anywhere in Canada. This is what our intention has been.

The majority of that traffic will terminate in one of the 30 open terminals, at least that is our experience. It very seldom goes from one terminal to another one. If it does, we are perfectly willing to handle it with a CN way bill, which will cover the whole shipment from beginning to end.

• 1200

Mr. McMillan: If this is all computerized out of Moncton, say, and made operational by trucking companies, which are profit oriented, after all . . .

Mr. Bandeén: Yes.

Mr. McMillan: . . . and it may not be in the interests of that trucking company to handle a certain kind of parcel, or to do so in a certain period of time, what accountability is there to Parliament, or to elected officials, in that trucking company? Does that not pretty well remove the whole operation from the control, or at least the accountability, or M.P.s and Parliament?

Mr. Bandeén: Well, I think CN is still going to have to be accountable for this. We are going to have to sign a contract on it. We are accountable for the loss. As far as the customer is concerned, it is a CN movement.

Mr. McMillan: Okay.

Present CN Express employees provide real services to the public as far as packaging is concerned, advice on the appropriate packaging, clarification of rates, the location of parcels that might be misplaced, confirmation that parcels have been delivered, and all that kind of thing. If CN withdraws from Prince Edward Island, for all practical purposes, and the whole business is turned over to a trucking company, how can we be assured that same sort of valuable service will continue, if it is all going to be computerized out of some central office removed from the island?

[Translation]

quelle est cette entreprise? Est-elle liée à un réseau national dont le CN de sorte que les habitants de l'île peuvent être assurés d'une liaison non seulement avec les grands centres mais également avec les municipalités plus petites à travers le Canada? Quelle assurance pouvez-vous nous donner qu'il n'y aura pas de diminution des services du type des Messageries CN à l'avenir dans l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Bandeén: Dans toutes les régions où notre service sera réduit, nous tentons de négocier une entente avec un camionneur local. Le travail du camionneur consistera à ramasser pour le compte des Messageries CN, et de livrer pour les Messageries CN au poste de Messageries le plus rapproché, de sorte que même si tous les postes étaient fermés, tous les habitants de l'Île du Prince-Édouard auraient accès à tout endroit quelconque du Canada. Nous aurons un numéro de téléphone à code régional désigné Zenith, je crois que c'est le nom. Le camion de ramassage ne sera pas de couleur orange. Ce sera un camion local qui fera la livraison à Moncton dans le cas de l'Île du Prince-Édouard. Nous pourrions ensuite assurer la livraison partout au Canada. C'était et c'est toujours là notre intention.

La majorité du trafic aboutira à l'un des 30 postes de Messageries ouverts; c'est là du moins notre expérience. La marchandise circule rarement d'un poste de Messagerie directement à un autre. Et si le cas se présente, nous sommes parfaitement disposés à faire accompagner l'expédition d'un bordereau du CN, bordereau qui couvrirait l'expédition au complet, soit du départ jusqu'à la destination.

M. McMillan: Si tous cela est compilé sur ordinateur à Moncton disons, puis que l'expédition est faite par des entreprises de camionnage qui sont après tout des compagnies à bénéfice . . .

M. Bandeén: Oui.

M. McMillan: . . . et il pourrait n'être pas de l'intérêt d'une compagnie de camionnage de manutentionner certains types de colis, ou de le faire durant une certaine période de temps. Quelle est la responsabilité de cette compagnie envers le Parlement ou de ses députés? Est-ce que toute l'affaire ne devient pas hors de contrôle ou du moins hors de la responsabilité des députés et du Parlement?

M. Bandeén: Je crois que le CN doit continuer à répondre pour ceci. Nous inclurons une clause à cet effet dans le contrat. Nous sommes responsables des pertes. Pour le client, l'expédition est faite par le CN.

M. McMillan: Bon.

Présentement les employés des Messageries CN fournissent au public un service réel du point de vue emballage, conseils concernant l'emballage approprié, explication des tarifs, retraçage des colis qui pourraient être égarés, confirmation des livraisons et toutes sortes d'autres services. En se retirant de l'Île du Prince-Édouard, le CN, à toutes fins pratiques, remet ces services aux soins d'une entreprise privée. Comment pourrait-on être sûr que ces précieux services seront toujours disponibles, si tout doit être fait par ordinateur en un quelconque bureau central situé hors de l'île?

[Texte]

Mr. Bandeen: There will be toll-free telephone connection with Moncton, and with the new system we have, which we call TRACE, completely computerized, we should be able, early next year, to trace any parcel, in a way we now cannot. So if a customer calls in and wants to know where his parcel is, we can tell him exactly where it is located. It will be a much better service.

As to the local packaging, that will have to depend on the local trucker. I do not know how significant that is. Usually the local truckers are equally as good as we are on advice.

Mr. McMillan: I have been in touch with all the trucking companies you have listed in your package to me, or the major ones, and the ones especially that are likely to take over this service, and none of them have been able to assure me they can provide the kind of service which CN Express is now providing and which they might be counted upon to provide, especially in these terms—the network, the type of experience and expertise CN employees have, which they do not and which probably they have no interest in having. It is a very worrisome prospect to businessmen, to farmers, and to members of the general public who have become accustomed to using CN Express services and who depend on those services very heavily, suddenly to see a whole new regime which may be very different from what they are used to, and the details of which are very vague, to date. There has been no sharing by CN with the public of the details of how this is going to operate.

Mr. Bandeen: I am hopeful we will be able to work out the detailed contracts with the truckers and with the public well before the I believe it is July or August closing which is anticipated for P.E.I. We certainly intend to. I also realize that any change is not easy, and will require adjustment. But it certainly is our desire to continue to give service to the whole of the island of Prince Edward Island.

Mr. McMillan: May I get one quick question in? It is a little bit of a hang-up, and I would welcome your clearing it up. Apparently the piggyback and container services were once under the umbrella of CN Express, and that operation was transferred to CN Rail. Why was that? There seems to be the impression that a profitable venture under CN Express was pushed over to the other side of the ledger, which has the effect of making CN Express look much less profitable than it would otherwise be, as a rationalization for removing a service CN wants to eliminate for other reasons.

Mr. Bandeen: Basically, CN Express and our intermodal, as we call the piggyback containers, were all part of CN Rail initially, and they were operated by the same people. But as we started moving these out of CN Rail—express is a separate operation. The majority of its traffic moves on rubber, not on rail, whereas the piggyback, by definition, and the containers are a 100 per cent rail movement. So it stayed with CN Rail.

[Traduction]

M. Bandeen: Il y aura une liaison téléphonique sans frais d'appel avec Moncton. Et grâce à notre nouveau système entièrement informatisé appelé TRACE, nous serons en mesure au début de l'année qui vient, de retracer un colis mieux qu'on ne pourrait le faire maintenant. Si un client appelle au sujet d'un colis, nous pourrions en indiquer exactement la location. Le service sera bien meilleur.

Pour ce qui est de l'emballage, il faudra se fier aux camionneurs locaux. J'ignore l'ampleur du sujet. Mais généralement, ces camionneurs sont aussi bons que nous pour donner de tels conseils.

M. McMillan: Je suis entré en contact avec toutes les compagnies de camionnage que vous avez soumises dans la liste que vous m'avez remise. Aucune des plus importantes compagnies, et particulièrement celles qui sont susceptibles d'accepter un service de messageries, n'a pu me garantir de fournir le genre de service que fournit présentement les Messageries CN, des services qu'elle pourrait être obligée de fournir particulièrement au regard du réseau de transport, du genre d'expérience et de connaissance qui possèdent les employés du CN. Ces entreprises ne possèdent pas ces qualifications et ne sont pas probablement enclin à les développer. C'est là une situation très inquiétante pour l'homme d'affaires, pour le cultivateur, et pour le public en général, qui se sont habitués aux services des Messageries CN, et sur lesquels ils comptent énormément, et qui soudainement constatent l'apparition d'une organisation toute nouvelle, peut-être très défectueuse de ce qu'ils connaissent déjà. Et les détails jusqu'ici sont vagues. Le CN n'a rien communiqué au public des détails de ce changement.

M. Bandeen: J'espère que nous pourrions discuter des détails du contrat avec les camionneurs et avec le public bien avant juillet ou août qui est, je crois, la date limite anticipée dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard. C'est sûrement notre intention. Je réalise aussi toutes les difficultés qui représentent ce changement: il y aura des ajustements. Mais nous désirons sûrement continuer de desservir toute la population de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. McMillan: Puis-je poser une courte question? C'est quelque chose en suspens et je serais heureux si vous pouvez l'éclaircir. Apparemment, les services piggyback des conteneurs étaient exploités sous le régime des Messageries CN, puis ils sont passés sous la régie de CN Rail. J'aimerais savoir pourquoi. Les gens semblent être sous l'impression qu'une entreprise profitable régie par les Messageries CN a été basculée de l'autre côté du journal comptable, ce qui a eu pour effet de faire paraître les Messageries CN comme une entreprise moins profitable qu'elle devrait l'être, et comme une justification pour abolir un service que le CN voulait abolir pour d'autres raisons.

M. Bandeen: À l'origine, les Messageries CN et notre intermodal—comme nous appelons le service de conteneurs piggyback—faisaient partie de CN Rail et étaient régis par les mêmes personnes. Nous avons ensuite retiré ces services de CN Rail pour en faire une opération autonome. La plus grosse partie du trafic se fait sur route et non sur rail alors que le service piggyback par définition et les conteneurs se fait à 100

[Text]

The express, which is a road movement, moved out. It is about that simple. They are quite different businesses, and have little in common.

The Chairman: Thank you, Mr. McMillan.

Mr. Bloomfield, followed by Mr. Murphy, at which time we will adjourn for lunch.

• 1205

Mr. Bloomfield: Thank you very much, Mr. Chairman. It is with a great deal of pleasure that I sit here this morning and have the opportunity to question the President of CN. I would like him to know that I did not realize that the President of CN was required to attend a meeting such as this. I go back into my municipal political history and in that level of government you believe CN does not have to answer to anybody. So I am glad that I had the opportunity to come and I am glad to see Dr. Bandeen here. It seems as though getting answers from CNR officials is like trying to put an octopus in a bag.

First of all, Dr. Bandeen, when I was chairman of the road committee we realized that when you improved a road you had to meet certain criteria, and if a railway crossed that county road you had to make some agreement with the railroad, with regard to updating the gates and signals and whatever was there. Over the years, I questioned the increase that was coming, the unusual increase, more than what the county's increase would be for its road program. We got checking into it; in the time frame of 1971 to 1979, CNR rates went up 152 per cent while in the same time the CPR rates increased by 91 per cent, a difference of 61 per cent. Why the difference?

Mr. Bandeen: Sir, which rates are these?

Mr. Bloomfield: These had to do with the rates for maintaining those gates and flashers.

Mr. Bandeen: I am sorry, I cannot give you an answer. I will certainly look up the information. It probably is that we were not keeping our rates up to what our costs were; CP is usually very much ahead of us on this, and we undoubtedly caught up over that period of time. I will certainly try to get an answer for you. I do not know it.

Mr. Bloomfield: The county was a participant in the agreement on a 50-50 cost-sharing basis. They have often tried to get a breakdown of those costs but they cannot get them. I suggested at that time that because we had pay 50 per cent of the costs—we had no other choice, when you upgrade a road you must make agreements with the railway—when the county was asked to subsidize the rates I suggested—what better place could you put it when you are getting a value of \$, for 50 cents? When our county engineer tried to get some information from a Mr. Toutant in the London area, he could never get any straightforward answers with regard to the agreement,

[Translation]

pour cent par le rail. Alors nous l'avons gardé sous la régie de CN Rail et nous en avons retiré le service des Messageries qui se fait par la route. C'est à peu près aussi simple que cela. Ce sont deux commerces très différents qui ont peu d'affinité.

Le président: Merci M. McMillan.

M. Bloomfield sera suivie de M. Murphy après quoi nous ajournerons pour le lunch.

M. Bloomfield: Merci beaucoup, Monsieur le président. Il m'est très agréable de me retrouver ici ce matin et j'apprécie cette occasion qui m'est donnée d'interroger le président du CN. Je voudrais lui dire que j'ignorais qu'il était tenu d'assister à des réunions de ce genre. Me reportant à mon histoire de la politique municipale, à ce palier de gouvernement, on s'imagine que le CN ne doit rendre de comptes à personne. J'apprécie donc cette occasion qui m'est donnée de venir ici et de rencontrer le Dr Bandeen. Il est aussi difficile, semble-t-il, d'obtenir une réponse des représentants du CN que de mettre une pieuvre dans un sac.

En premier lieu, Dr Bandeen, lorsque j'étais président du comité des routes, et que nous devions réparer un chemin, il nous fallait nous conformer à certains critères, et lorsque cette route était croisée par une traverse de chemin de fer nous devions, par entente avec les compagnies des chemins de fer, remplacer ou réparer les barrières ou autres dispositifs de signalisation protégeant cette traverse. Au cours des ans, je me suis étonné des augmentations du coût de ces travaux, des augmentations excessives, supérieures à celles que le comté devait subir pour son programme d'amélioration des routes. Nous nous sommes mis à faire certaines vérification et pendant la période de 1971 à 1979, nous avons constaté que les tarifs du CN avaient augmenté de 152 p. 100 alors que pendant la même période, ceux du CP n'avaient augmenté que de 91 p. 100, soit un écart de 61 p. 100. Pourquoi un tel écart?

M. Bandeen: De quels tarifs s'agit-il, monsieur?

M. Bloomfield: C'étaient les tarifs pour l'entretien des barrières et des dispositifs de signalisation.

M. Bandeen: Je ne puis malheureusement pas vous répondre. Je vais vérifier. C'est probablement que nos tarifs ne correspondaient pas à nos coûts; CP est généralement bien en avance sur nous sous ce rapport et nous nous en sommes probablement rendu compte pendant cette période. Je vais certainement m'efforcer de vous donner une réponse. Je ne le sais pas.

M. Bloomfield: Selon l'entente, le comté devait partager les coûts dans une proportion de 50 p. 100. On a maintes fois tenté d'obtenir le détail de ces coûts, mais sans succès. J'avais dit à cette époque que puisque nous devions défrayer 50 p. 100 des coûts—nous n'avions pas le choix, la réparation des routes devait s'accompagner d'une entente avec la compagnie des chemins de fer—lorsqu'on avait demandé au comté de subventionner les tarifs, j'avais même dit, on ne peut demander mieux, votre placement de 0.50¢ à une valeur de \$1.00. Notre ingénieur de comté n'a jamais réussi à obtenir les informations qu'il avait demandées à un M. Toutant de la région de

[Texte]

he could never get any breakdown. If you could check into that I would appreciate it.

The county, at that time, passed a resolution calling for a new formula on cost sharing, whereby the railroad would pay 80 per cent and the county 20 per cent. This resolution was endorsed by 19 other countries and municipalities across Ontario, so it is not a local grievance, it was something that was shared by municipalities other than our own.

Mr. Bandeem: I am not familiar with how this split comes about, but I believe it is a CTC—designated split. Do they not make the rulings on this? I know they do on the construction of grade separations, but I think they also do on the maintenance of the existing signals. I think it is predetermined by the CTC, but I will check for you and find out.

Mr. Bloomfield: That is possible, then we should be appealing that to the other board.

I would like to change over now to another subject. I received a letter from the Canadian Cattlemen's Association. First of all I would like to compliment you, they said that over the years cattle have been brought from the west at a much faster rate, and days are really important to cattlemen in bringing cattle from the west, the time factor is important. They said that you had improved that to a great degree. I will read the letter:

It is well known that the number and condition of the railway cars provided by the railroads is fast deteriorating and that there is no notion on their part to repair or replace those cars.

• 1210

The question is: Is the CNR phasing out of the cattle industry?

Mr. Bandeem: The equipment we have in moving cattle, as you know, is converted equipment, mainly from old equipment which had other uses and has been converted to moving live animals. I believe we have double-decked a considerable number of cars, and the rates we can charge, which the cattlemen are willing and able to pay, do not allow for cost of money, if you wish, going back to an earlier discussion, and there are just no funds available for us to replace that equipment. I believe this is true for both railways. We are not going out of it. We have the equipment, and as long as it is there and we are able to maintain it, we will be in the business.

Mr. Bloomfield: Railroad transportation is more efficient and likely or should continue because it is an energy and cost saving . . . It is much more efficient than bringing them down by trucks if it is done, so I can only say I would encourage the transportation of cattle by the railways.

[Traduction]

London; il n'a jamais réussi à obtenir une réponse directe relativement à l'entente; il n'a jamais réussi à obtenir une ventilation des coûts. Si vous pouviez vérifier ces questions, je l'apprécieraais.

Le comté avait alors passé une résolution réclamant une nouvelle formule de partage des coûts, selon laquelle la compagnie des chemins de fer verserait 80 p. 100 et le comté 20 p. 100. Cette résolution a été sanctionnée par 19 autres comtés et municipalités de l'Ontario. Il ne s'agissait donc pas d'un grief local; d'autres municipalités partageaient notre point de vue.

M. Bandeem: J'ignore de quelle façon se décide le partage mais je crois que c'est la CCT qui l'établit. Est-ce que les décisions en cette matière ne relèvent pas de la Commission? Je sais qu'elle y est tenue dans le cas de la construction d'intersections à niveaux différents mais je crois qu'elle y est tenue également dans le cas de l'entretien des dispositifs de signalisation existants. Je crois que la répartition est fixée d'avance par la CCT mais je vais tout de même vérifier.

M. Bloomfield: Cela se peut; nous devrions donc logger notre appel auprès de l'autre commission.

Permettez-moi maintenant de changer de sujet. J'ai reçu une lettre de la Canadian Cattlemen Association. Je veux d'abord vous féliciter. On me dit que le transport du bétail de l'Ouest s'effectue aujourd'hui beaucoup plus rapidement, et les jours comptent pour les éleveurs de l'Ouest; le facteur temps a une grande importance pour eux. Ils disent qu'il y a eu amélioration marquée. Je vais vous lire la lettre:

Il est bien connue que le nombre et l'état des wagons de chemin de fer se détériorent à un rythme effarant et qu'il n'est pas question de remplacer ni de réparer ces wagons.

Voici ma question: Le CN est-il en train de supprimer graduellement son service de transport du bétail?

M. Bandeem: Comme vous le savez, le matériel qui sert présentement au transport du bétail a été modifié; c'était en général du matériel usagé qui avait déjà servi à autre chose et qui a été aménagé pour transporter des animaux vivants. Je crois que nous avons étagé un grand nombre de nos wagons. Le tarif demandé, et que ces éleveurs sont disposés à payer, ne nous permet même pas de payer le loyer sur notre argent, si vous le voulez. Nous reportant à une discussion antérieure, nous n'avons pas les fonds nécessaires pour remplacer ce matériel. Cela est vrai des deux compagnies de chemins de fer. Nous ne sommes pas en train de supprimer le service. Nous avons le matériel et tant qu'il tiendra et qu'il sera utilisable, nous allons continuer à assurer le transport du bétail.

M. Bloomfield: Le transport ferroviaire est plus efficace et devrait continuer ou continuera; il coûte moins cher et consomme moins d'énergie . . . C'est beaucoup plus efficace que le transport par camion, si cela se faisait. Je ne puis donc que formuler le vœu que les compagnies de chemins de fer continuent à assurer le transport du bétail.

[Text]

Mr. Bandeen: We get back again Crowsnest rate. I do not want to get into this, but the Crowsnest rate is your real problem there because the feed stock comes down cheaply to western Canada and then the person trying to ship live animals has a real problem.

Mr. Bloomfield: Well, did you ever . . .

Mr. Mayer: Could I just ask . . . the cattle will not move at the Crowsnest rate; I understand that livestock move at the compensatory . . .

Mr. Bandeen: That is what I say. That was my point. Sorry if I did not make it clear. The food comes east to fatten cattle down here on a Crowsnest rate, but the animals have to travel at a regular rate and there we run into problems.

Mr. Mayer: So if the cattle travelled at a regular rate, why is there not enough revenue in that for CN to replace their cattle cars?

Mr. Bandeen: Because the rate is a depressed rate reflecting the effect of the Crowsnest rate. It is not a full commercial rate, although we are dealing with the Cattlemen's Association and will continue to.

Mr. Mayer: Thank you.

The Chairman: Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: I know they have proposed the idea to you of making containers that would sit on flat cars so that you could remove them or use them so you could use the car to be a double service car. Is that viable proposition?

Mr. Bandeen: Well, we do this, you know; this whole import/export container business that moves through Halifax and through Montreal and Vancouver.

Mr. Bloomfield: For cattle?

Mr. Bandeen: Oh, for cattle, no. We have not looked at it for cattle that I am aware of.

Mr. Bloomfield: Why not?

Mr. Bandeen: It would require putting them on flat cars which we do not have a lot of surplus of, but I can certainly take a look at it. Maybe somebody has already looked at it; I am not aware of it.

Mr. Bloomfield: There is an increase in costs. I have the figures: if you bring a double-decked car of cattle from Winnipeg to Toronto or London, I am not sure which, it would cost ordinarily \$1,759, but in the period from October 15 to December 15, they increase those costs to \$2,021; almost \$300 increase. Now why would they do that? Is that not unusual?

Mr. Bandeen: Well, I would have to take a look at that. I do not know that particular case, but where we do this in other commodities, it is an attempt to move away from a peak. In other words, if you charge more for the man in the peak, maybe he will ship at other times; it is to better utilize our equipment. Otherwise, we have to buy equipment for your peak.

[Translation]

M. Bandeen: Revenons au taux du Pas du Nid-du-Corbeau. Je ne désire pas revenir sur ce sujet mais le taux du Pas du Nid-du-Corbeau constitue le véritable problème; la nourriture pour animaux coûte peu cher dans l'Ouest et par la suite, l'éleveur qui veut expédier du bétail vivant se heurte à de véritables difficultés.

M. Bloomfield: Bien, avez-vous déjà . . .

M. Mayer: Permettez . . . le taux du Pas du Nid-du-Corbeau ne s'applique pas au détail; je crois savoir que le tarif compensatoire s'applique au transport du bétail . . .

M. Bandeen: C'est ce que j'ai dit. Si je ne me suis pas exprimé clairement, je m'en excuse. La nourriture servant à l'engraissement du bétail est expédiée vers l'Est au taux du Pas du Nid-du-Corbeau tandis que le bétail doit être expédié au tarif régulier; c'est là la cause de nos difficultés.

M. Mayer: Si le bétail est expédié au tarif régulier, pourquoi donc le CN n'a-t-il pas les revenus suffisants pour remplacer ses wagons à bestiaux?

M. Bandeen: Parce qu'il s'agit d'un tarif réduit pour correspondre au taux du Pas du Nid-du-Corbeau. Ce n'est pas le plein tarif commercial, bien que nous soyons en négociations avec la Cattlemen's Association et que nous allions poursuivre nos négociations.

M. Mayer: Merci.

Le président: M. Bloomfield.

M. Bloomfield: Je sais qu'on vous a soumis l'idée de conte-neurs qui pourraient être placés à bord des wagons plats, de sorte que ces wagons feraient double emploi. Cette solution est-elle praticable?

M. Bandeen: Nous le faisons déjà; tout ce commerce d'importation et d'exportation par conteneurs qui passent par Halifax, par Montréal et par Vancouver.

M. Bloomfield: Pour le bétail?

M. Bandeen: Ah non! pas pour le bétail. A ma connaissance, nous n'y avons pas pensé pour ce qui est du bétail.

M. Bloomfield: Pourquoi pas?

M. Bandeen: Il faudrait les placer sur des wagons plats dont nous n'avons qu'une quantité limitée, mais je vais certainement y regarder de plus près. Peut-être quelqu'un y a-t-il déjà songé; je l'ignore.

M. Bloomfield: Il y a augmentation des coûts. J'ai les chiffres: le transport d'un wagon de bestiaux à deux étages, de Winnipeg à Toronto ou London, je ne sais plus exactement, coûte normalement \$1 759. Or, pendant la période du 15 octobre au 15 décembre, le coût est porté à \$2 021, soit une augmentation de presque \$300. Pourquoi cela? N'est-ce pas inusité?

M. Bandeen: Bien, je vais devoir vérifier cela. Dans ce cas en particulier, je l'ignore, mais je sais que cela se fait dans le cas d'autres marchandises, dans le but d'éviter des pointes de demande de transport. En d'autres termes, s'il lui en coûte plus cher pour expédier ses marchandises en période de pointe, l'expéditeur modifiera peut-être ses dates d'expédition, ce qui nous permettra de rationaliser l'emploi de notre matériel;

[Texte]

Mr. Bloomfield: That is why I am suggesting the containers, because in the farming industry, we know the cattle move from the west to the east and certainly it cannot move that around unless you are going to move the seasons around and that is kind of difficult.

Mr. Bandeen: You can move them earlier or later, depending on where you want to feed them.

Mr. Bloomfield: Well to start with calves, they are born in the spring and sold in the fall and you cannot change that; it is like the spring and the fall, you cannot change that. It is not wise to.

Another question I would like to deal with is a matter . . . how much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: You have five minutes left.

Mr. Bloomfield: I go back into my time as the Reeve of the Township of London. We have a situation that has been a problem since 1908, and the township was well in order by then . . .

• 1215

Mr. Mazankowski: The Liberals were in power then.

Mr. Bloomfield: . . . the roads were shut out. In that particular year, the railroad went through the centre of an intersection, at a particular spot in our township. Three years later, they built an overpass. There have been members of Parliament, reeves—I tried to do it when I was there myself, we quarrelled with the CNR but you might as well talk to that wall over there. To this day it has not been settled—since 1908!

An hon. Member: What is the problem? Garnet?

Mr. Bloomfield: They will not give us a road allowance in lieu of what they took. They went through an intersection and there is not a legal road allowance on the one side of it yet. It is unbelievable, but it is true! It is a blind road for a mile but we cannot give a building permit. I am not their reeve now but we could not give a building permit because it was not on a legal road allowance. They have steadfastly refused to survey and to acquire property. My understanding is that CN has the right to expropriate . . .

Mr. Bandeen: For purposes of transportation, yes.

Mr. Bloomfield: When they built the overpass in 1911—and, in those days, there was not anything wrong with a road coming out at the foot of that overpass, but today there is no way they will allow that because of the safety factor. So you are going to have to move the intersection about 400 feet. Common sense tells me that because the CNR did not provide the access at the time, they are obligated to provide that intersection about 400 feet away or wherever the legal access is. It is not our fault. You caused the problem, you provide the cure.

Mr. Bandeen: Which interchange is this?

[Traduction]

autrement, nous devons acheter du matériel pour répondre aux pointes de demande.

M. Bloomfield: Voilà pourquoi j'ai suggéré l'utilisation de conteneurs parce que, dans l'industrie agricole, nous savons que le bétail est expédié de l'Ouest à l'Est et nous ne pouvons certainement rien y changer à moins de modifier les saisons, ce qui serait assez difficile.

M. Bandeen: Il pourrait être expédié plus tôt ou plus tard, compte tenu de l'endroit où vous voudrez engraisser ce bétail.

M. Bloomfield: Prenons d'abord le cas des veaux. Ils naissent au printemps, on les vend à l'automne et on ne peut rien y changer. C'est comme le printemps et l'automne, on ne peut pas les changer. Ce ne serait pas sage de le faire.

Puis-je passer maintenant à la question de . . . combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Cinq minutes.

M. Bloomfield: Je me reporte au temps où j'étais maire du canton de London. Il existe là un problème qui dure depuis 1908, et le canton était déjà bien organisé à cette époque-là . . .

M. Mazankowski: Les Libéraux étaient alors au pouvoir.

M. Bloomfield: . . . les routes ont été fermées. Cette année-là, dans notre canton, une traverse à niveau a été aménagée en plein milieu d'une intersection. Trois ans plus tard, un viaduc y a été construit. Des députés, des maires—moi-même lorsque j'étais maire—nous sommes querellés avec le CN, mais autant parler au mur qui est là, en face. Depuis 1908 qu'il dure, ce problème n'est toujours pas réglé!

Une voix: Ce problème, quel est-il, Garnet?

M. Bloomfield: Le CN refuse toujours de nous accorder une réserve pour chemins pour remplacer ce qu'il nous a pris. La voie ferrée a traversé une intersection, et un côté du chemin est toujours sans emprise. Incroyable, mais vrai! Il s'agit d'un chemin sans issue, d'un mille de longueur, mais nous ne pouvons pas émettre de permis de construction. Je ne suis plus maire, mais nous ne pouvions pas émettre de permis de construction, vu l'absence d'emprise. Le CN refuse toujours de faire l'arpentage du terrain et de l'acquérir. Si mes informations sont exactes, le CN a le droit d'exproprier.

M. Bandeen: Pour fins de transport, oui.

M. Bloomfield: Lorsque le viaduc fut construit, en 1911—à cette époque, il n'y avait aucun inconvénient à ce qu'une route passe au pied d'un viaduc, mais aujourd'hui, question de sécurité, c'est absolument interdit. Il va donc falloir que le CN déplace l'intersection de quelque 400 pieds. C'est une question de bon sens: à l'époque, le CN n'avait pas prévu d'accès, il va donc devoir déplacer l'intersection de 400 pieds, ou se conformer aux prescriptions légales. Ce n'est pas notre faute. Vous avez créé le problème, vous devez y remédier.

M. Bandeen: De quel échangeur s'agit-il?

[Text]

Mr. Bloomfield: Hyde Park, in the third concession of London township.

Mr. Bandeen: All right. I will look into it and get back to you.

Mr. Bloomfield: I tried my best; in fact, I threatened to dig a hole in the side of the tracks and put the fence back up and tell the CN that they could find their way through when they made the severance and provided the road allowance. That is for 10 years. I never thought I would have the opportunity of talking to the president of the CNR.

The Chairman: One of the few compensations, Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: Thank you, Mr. Chairman. I believe my time is up. I have another question or two, but I will pass for now. Is my time up?

The Chairman: No, you have a couple of minutes left.

Mr. Bloomfield: All right.

Mr. Mazankowski: You are doing just fine.

Mr. Bloomfield: The CPR had a serious train wreck west of London last summer and, as you would understand, in the rural areas they are all volunteer firemen. The railways property is assessed in a fire area—I think they pay—I do not know—it is \$10 or \$15 or \$20.

There are about four or five fire departments from a rural area because a city does not have the proper fire equipment to go out. We have the tankers, and... Our township spent \$8,000 or \$9,000—other townships did, too, but I am talking about my own local township. I think they spent upwards of \$20,000, in total, trying to put out that fire. They saved the CP thousands of dollars, I am sure, because you know what a train is worth.

I claim that it is not fair for the railways to expect local municipalities to give them fire coverage on rolling stock. We will put grass fires out, which we have done several times. These fires are sometimes caused by the railway people burning ties that get into the grass and whatnot. We are not objecting to that. But how, in the same scratch, can the railways expect to be covered for millions of dollars for \$15 or \$20 taxes? It is unbelievable!

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: This was the derailment at Komoka, I guess. I do not know the situation there and, again, as you say, it was the Canadian Pacific, not ourselves. Fortunately...

Mr. Bloomfield: But you might have one someday, too.

Mr. Bandeen: Yes. I do not know what our tax position is. It differs across the country on the amount of property taxes we pay and to the municipalities. In total, it is nearly \$50 million a year that we pay now, and we are quite happy to pay this in support of the municipalities, and for that we expect the normal police and fire protection.

[Translation]

M. Bloomfield: Celui de Hyde Park dans le troisième rang du canton de London.

M. Bandeen: Très bien, je vais y voir et je vous en reparlerai.

M. Bloomfield: J'ai tout essayé; j'ai même menacé de creuser des trous de chaque côté de la voie ferrée et d'y remettre la clôture puis de dire au CN qu'il pourrait passer lorsqu'il aurait déplacé l'intersection et accordé la réserve pour chemin. Pendant 10 ans. Je ne croyais jamais avoir l'occasion de parler au président du CN.

Le président: L'une des rares compensations, M. Bloomfield.

M. Bloomfield: Merci, monsieur le président. Mon temps doit être écoulé. J'aurais encore une ou deux questions à poser mais je vais céder ma place. Mon temps est-il écoulé?

Le président: Non, il vous reste une couple de minutes.

M. Bloomfield: Très bien.

M. Mazankowski: Vous vous en tirez très bien.

M. Bloomfield: Le CP a eu un sérieux accident ferroviaire à l'ouest de London l'été dernier et comme vous le savez, dans les régions rurales il n'y a que des pompiers volontaires. Les propriétés foncières des compagnies de chemin de fer sont imposées pour fin de protection incendie. Je crois qu'elles paient—je ne sais pas au juste—\$10, \$15 ou \$20.

Il y avait quatre ou cinq services d'incendie des régions rurales parce qu'une ville ne possède pas tout le matériel nécessaire. Nous avons des camions citernes, et... Notre canton a dépensé \$8,000 ou \$9,000, d'autres cantons également, mais je ne parle que de notre canton. Je crois qu'au total, nous avons dépensé plus de \$20,000 pour éteindre cet incendie, économisant ainsi au CP des milliers de dollars car vous connaissez la valeur d'un train.

Je soumet qu'il est injuste de la part des compagnies de chemin de fer d'attendre des municipalités locales la protection incendie de leur matériel roulant. Nous voulons bien éteindre les feux d'herbe; nous l'avons d'ailleurs fait à maintes reprises. Parfois, ce sont les employés des chemins de fer qui mettent le feu à l'herbe, aux broussailles, etc. en brûlant des traverses. Nous n'avons aucune objection à cela. Mais comment donc les compagnies de chemins de fer en viennent-elles à s'attendre d'être protégées pour des milliers de dollars contre des taxes de \$15 ou \$20. Incroyable.

Le président: M. Bandeen.

M. Bandeen: Vous voulez, je crois, parler du déraillement de Komoka. Je ne connais pas les détails de cet accident et, ainsi que vous l'avez dit, il s'agissait du Canadien Pacifique et non pas de nous, fort heureusement...

M. Bloomfield: Un jour, ce pourrait être votre tour.

M. Bandeen: Oui. Je ne connais pas notre situation en matière de taxes. Cela varie selon les régions et compte tenu du montant des taxes foncières et municipales que nous devons payer. Cela fait un total de près de 50 millions de dollars par année que nous versons actuellement, montant que nous versons volontiers aux municipalités, et en échange duquel nous

[Texte]

[Traduction]

nous attendons à la protection par les services de l'ordre public et de lutte contre l'incendie.

• 1220

I grew up in that part of Ontario so I understand what you mean.

Mr. Bloomfield: Either they should be deleted from the fire area and be charged per cost of a fire or they should upgrade their assessment so that the railways are paying a full share of the fire coverage. Either one or the other.

Mr. Bandeen: I also, if I may, Mr. Chairman, would like to insert one comment. We may have burnt ties in the past but we would never do that now because it is not approved by the environmentalists.

The Chairman: Thank you.

Mr. Murphy, please.

Mr. Murphy: Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off by adding to one of the comments that the previous member made about the lack of courtesy by CN when it came to the CN express shutdowns and re-alignments that they are talking about.

I have five communities in my Churchill constituency which are either being shut down or have been shut down in the last month or two, and I have never received a phone call or a letter from any official of CN Express. My office hours here are the same as any other MP, and in addition to that, I have an answering machine in my riding, so that if there was a message to be left I certainly did not receive it.

I am going to go on to some other matters at this time.

In your opening remarks on the top of page 8, you say, and I will quote:

While productivity increases have helped our financial position substantially, we have also had to take hard decisions about chronically money-losing services which are not covered by statute or other government directives, such as CN Express.

Are you claiming that you are acting on CN Express service because the government has not guaranteed by any order, regulation or law that you cannot cut services in that area?

Mr. Bandeen: I am not sure that I quite understand the question but, as I hear it, we are acting on CN Express because we have not been asked to keep it for national purposes, nor is it a statutory requirement such as Crowsnest grain. This was the reference to the statutory.

Mr. Murphy: Okay; I wanted that established. You are saying that there is no responsibility by CN to keep that service going, no legal responsibility . . .

Mr. Bandeen: We intend to keep the service going across the whole country and, particularly in your area, we are going to be doing it directly because there is not an alternative; but we are going to have capacity to move express from anywhere in

Je fus élevé dans cette région de l'Ontario; je comprends donc fort bien le sens de vos paroles.

M. Bloomfield: Il faudrait, soit qu'on les omette du poste incendie et qu'on les comptabilise selon le coût d'un sinistre donné, soit qu'on les réévalue de manière à faire contribuer les chemins de fer à part entière à la prime de la police incendie. Soit l'un, soit l'autre.

M. Bandeen: J'aimerais également, monsieur le président, ajouter un commentaire. Il se peut que nous ayons brûlé des traverses par le passé, mais nous nous garderions de le faire maintenant parce que c'est mal vu des environnementalistes.

Le président: Merci.

Monsieur Murphy, s'il vous plaît.

M. Murphy: Merci, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais ajouter aux propos du membre qui m'a précédé quant au manque de bonne volonté du CN lors de l'abolition de ses services de messagerie et du réaménagement projeté par la compagnie.

J'ai cinq agglomérations dans ma circonscription de Churchill qui sont en voie de perdre, ou qui ont perdu, ces services au cours des deux mois passés, et nul agent ou représentant des messageries du CN ne s'est donné la peine de m'appeler ou de m'écrire à ce sujet. Je suis disponible aux mêmes heures que tout autre membre du Parlement et j'ai, en outre, un répondeur automatique dans ma circonscription mais, si quelqu'un m'avait appelé, je n'ai certes jamais reçu de message.

Je vais donc passer à d'autres sujets.

Dans votre préambule, au début de la page 8 vous dites, et je cite:

Bien que l'accroissement de la productivité ait fortement contribué à l'amélioration de l'état de nos finances, il nous a également fallu trancher dans le vif des services déficitaires qui ne sont pas régis par des lois ou d'autres directives gouvernementales, en l'occurrence les messageries du CN.

Êtes-vous en train de nous dire que vous vous attaquez aux messageries du CN parce que nul ordre, règlement ou loi du gouvernement vous interdit d'abolir des services du genre?

M. Bandeen: Je ne sais pas si j'ai bien compris la question mais, si je ne me trompe, nous prenons des mesures au niveau des messageries du CN parce que nous n'avons pas été requis de maintenir ces services sur le plan national, et il n'y a nulle exigence prévue par la loi, au contraire de ce qui est du transport du blé à Crowsnest. C'est là ma référence à la question statutaire.

M. Murphy: Bon, c'est ce que je voulais savoir. Vous dites que le CN n'a nulle obligation de maintenir des services, nulle obligation prévue par une loi . . .

M. Bandeen: Nous avons l'intention de maintenir ces services de par le pays et, particulièrement dans votre région, nous allons nous en occuper nous-mêmes parce qu'il n'y a pas d'autre solution; il va nous falloir, à l'avenir, les moyens voulus

[Text]

Canada to anywhere else, in the future. This was what I went through with the gentleman from Prince Edward Island. We are still going to have a phone number there, we are going to be able to have somebody else pick it up for us, but we will move it.

Mr. Murphy: Well, we will get on to that later on. But you are still saying that you do not have a statutory obligation to keep CN Express going at any particular level of service?

Mr. Bandeen: I am sorry but I did not . . .

The Chairman: The statutory requirement to keep the express operation going.

Mr. Murphy: Yes, to keep the express operation going.

Mr. Bandeen: We probably have an obligation—although again here it is unclear—to move parcels, express—if we can call what we are now doing express—as it is offered. We understand that and intend to do it, through the intermediary of interlining with trucking, if required.

Mr. Murphy: Okay, I will leave that for now. It seems to be a bit confused on your part, at least, and maybe on my part as well.

When you talk about your in excess of \$50 million loss for CN Express, how much of that loss could be accounted for by the use of CN cars and also for movement charges that CN levies on CN Express?

Mr. Bandeen: The charges of CN rail to CN Express—I can give you that figure in a few moments. Does the next question follow on this?

Mr. Murphy: It does.

Mr. Bandeen: All right. I will try to get the answer for you as soon as possible.

The Chairman: Go ahead, Mr. Murphy, with your next question and we will give Dr. Bandeen the opportunity to put the reply to that question on the record.

Mr. Murphy: Okay. The other question does relate to the same matter. Do you make these same cost-out charges to the intermodal operation that you have? In other words, do you charge your intermodal operation for the use of trailers and also for movement charges when you calculate the revenue expenses that are given in your annual report?

• 1225

Mr. Bandeen: For intermodal. I am not sure that we separate intermodal out. It is not a separate subdivision; it is an integral part of CN Rail. However, if we were separating it out and giving a profit and loss statement, then intermodal would have the appropriate charges from the railway.

Mr. Murphy: Well, on page 9 of your annual report, the table two-thirds of the way down the page, has revenues for

[Translation]

pour le transport par messagerie à partir de n'importe quel endroit au Canada à n'importe quelle autre destination. C'est là ce dont j'ai discuté avec un monsieur de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous aurons toujours un numéro d'appel là-bas, nous aurons un tiers qui fera le ramassage pour nous, mais nous assurerons l'acheminement.

M. Murphy: Bien, nous traiterons ce sujet plus tard. Mais vous persistez toutefois à dire que nulle loi ne vous oblige à maintenir des messageries du CN à quelque niveau que ce soit?

M. Bandeen: Pardon, mais je n'ai pas . . .

Le président: L'obligation légale de maintenir les services de messagerie.

M. Murphy: Oui, de maintenir les services de messagerie.

M. Bandeen: Il se peut que nous ayons une obligation, bien qu'elle ne soit pas clairement stipulée, quant au transport des colis, aux messageries, si notre activité actuelle peut s'appeler messageries telle qu'elle existe. Nous en sommes conscients et nous avons l'intention de fournir ces services, par la voie du camionnage intermédiaire, s'il le faut.

M. Murphy: Bon, nous y reviendrons plus tard. Il semblerait que le sujet est quelque peu obscur pour vous, à tout le moins, et peut-être également pour moi-même.

Lorsque vous parlez de pertes d'au-delà de 50 millions de dollars en ce qui concerne les messageries du CN, quelle part de ces pertes serait attribuable à l'usage de wagons du CN, et également, aux frais facturés par le CN aux messageries du CN?

M. Bandeen: Les frais facturés par l'exploitation ferroviaire du CN aux messageries du CN—je puis vous donner ces chiffres d'ici quelques minutes. La question suivante est-elle en rapport avec celle-ci.

M. Murphy: Elle l'est.

M. Bandeen: Bon. Je vais m'efforcer de vous obtenir la réponse dans le plus bref délai.

Le président: Allez-y, Monsieur Murphy.

M. Murphy: Bon. L'autre question est liée au même sujet. Facturez-vous votre intermodal de la même façon? En d'autres termes, facturez-vous votre service intermodal pour l'usage des remorques et, également, pour les frais de transport lors du calcul des dépenses qui paraissent à l'état financier de votre rapport annuel?

M. Bandeen: Parlons intermodal. Je ne suis pas certain que nous ayons un poste distinct pour l'intermodal. Ce n'est pas une subdivision détachée; il fait intégralement partie des services ferroviaires du CN. Si, toutefois, nous le portions à un poste qui lui est propre, et que nous fassions état de ses pertes et profits, l'intermodal serait facturé au tarif courant du chemin de fer.

M. Murphy: Je vois à la page 9 de votre rapport annuel, aux deux tiers bas de la page, qu'il y a des revenus de l'ordre de

[Texte]

intermodal services of \$252.2 million, but I do not have the expenses that should be allocated against that same revenue.

Mr. Bandeen: It is not a separate division. It is an integral part of CN Rail and we do not keep a separate profit and loss statement for it.

Mr. Murphy: My point, of course, is that if you are charging CN Express for these services and, as a result, CN express is losing fifty-odd million dollars per year. I would like to find out what is actually happening in terms of revenue and costs for the intermodal services. Because, obviously, there is some parallel in services. Also I am worried about what you might do in the future with intermodal services in terms of charging.

Mr. Bandeen: If your question is, could we give you an idea of the profit and loss of intermodal on the same basis as we are for express, I do not have that available, but we can certainly try to get you a rough estimate of it. The charges for rail transportation in 1979 for CN Express were \$16.1 million.

Mr. Murphy: It was \$16.1 million.

Mr. Bandeen: Yes.

The Chairman: Mr. Murphy.

Mr. Murphy: Thank you, Mr. Chairman. I will continue on with some other matters at this time.

On page 4, you mention that your cutbacks are basically going to be in areas where there are alternative services. Obviously, in the riding that I represent in northern Manitoba, there are five communities which are going to suffer from shutdowns by CN Express—and I still call it shutdowns despite what you may call it—The Pas, Flin Flon, Thompson, Gillam and Churchill. In at least two of those communities, there is no road connection—Gillam and Churchill—and I would suggest to you that whether or not some private entrepreneur or some pool operator comes in there that really CN Express is getting out of the picture. You may have a telephone number in the book but if you are going to be giving that service over to a pool operator, what guarantee do the people in those communities have that that service will be maintained in the future.

Mr. Bandeen: I am not sure that we are giving it over to a pool operator. That may be an ultimate solution but my understanding is that in communities which are totally dependent on rail with no alternative, we are indeed going to move the traffic ourselves for the foreseeable future. That has been our undertaking to the CTC and to others. Getting back to the more general question that if we contract with some other trucking company or forwarding company on an interline basis what guarantee do we have that they give service, this will have to be part of the contract. Indeed, CN will have to be responsible for it and if they do not do it we change contractors or else find an alternative method.

[Traduction]

252.2 millions de dollars pour les services intermodaux, mais je n'y vois rien au titre des dépenses à même ce revenu.

M. Bandeen: Ce n'est pas une division distincte. L'intermodal est intégré aux chemins de fer du CN et nous n'avons pas d'état des pertes et profits à son égard.

M. Murphy: Ce que je veux dire, naturellement, c'est que si vous facturez les messageries du CN pour ces services et que, par conséquent, les messageries du CN affichent un déficit de quelque 50 millions de dollars par année, j'aimerais savoir ce qui se passe en réalité au titre du revenu et des coûts pour les services intermodaux, parce qu'il est clair que les services sont, en quelque sorte, comparables. Je me demande également ce que vous seriez en mesure de faire à l'avenir au titre de la facturation aux services intermodaux.

M. Bandeen: Si vous vous demandez si nous pourrions vous fournir des chiffres en termes de pertes et profits pour l'intermodal, comme nous le faisons pour les messageries, je ne dispose pas de ces renseignements, mais je ferai tout en mon pouvoir pour vous donner une approximation. La facturation des transports ferroviaires, aux messageries du CN, s'est élevée à 16.1 millions de dollars en 1979.

M. Murphy: 16.1 millions, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui.

Le président: Monsieur Murphy.

M. Murphy: Merci, monsieur le président. Je vais maintenant poursuivre avec quelques autres sujets.

A la page 4 vous dites que vous allez essentiellement réduire les services dans les régions où ils peuvent être assurés par d'autres. A ma connaissance, dans la circonscription du Nord du Manitoba que je représente, il y a cinq agglomérations qui vont subir le contre-coup de l'abolition des messageries du CN, et je persiste à dire qu'il s'agit d'abolition quel que soit le terme que vous employez, et ces agglomérations s'appellent Le Pas, Flin Flon, Thompson, Gillam et Churchill. Dans au moins deux de ces agglomérations—Gillam et Churchill—il n'y a nulle liaison routière, mais vous allez néanmoins y abolir les services de messageries du CN, qu'il y ait ou non une entreprise privée ou une compagnie de groupage pour fermer la brèche. Votre numéro de téléphone a beau figurer à l'annuaire, si vous remettez ces services entre les mains d'une compagnie de groupage, comment allez-vous garantir aux habitants de ces agglomérations qu'ils n'en seront pas privés un jour ou l'autre?

M. Bandeen: Je ne sais trop si nous ferons appel à une compagnie de groupage. Il se peut que ce soit là une solution de dernier recours, mais il m'est idée que dans les agglomérations qui doivent se fier entièrement au service ferroviaire, sans autre choix possible, nous allons continuer d'assurer nous-mêmes le transport pour autant qu'on puisse le prévoir. C'est l'engagement que nous avons pris envers la CCT et d'autres. Pour revenir à la question plus générale de la possibilité d'un contrat passé entre nous et quelque autre compagnie de camionnage ou expéditeur, à titre de transporteur intermédiaire qui nous garantira le service requis, il faudra que ce soit stipulé au contrat. En fait, le CN assumera l'entière responsabilité à cet égard, et si les services ne nous satisfont pas nous

[Text]

Mr. Murphy: But is it definitely the intent of whatever study that you are doing in Churchill, Gillam, et cetera, to look at the idea of passing it over to one of the private entrepreneurs in that area?

Mr. Bandeen: Well, we would like to look at it but I am not aware of any entrepreneurs that we could pass it over to in that area. I was under the impression that we were going to have to be supplying it ourselves.

Mr. Murphy: Well, it is interesting that in the letter from J. J. Dawson, regional manager of CN Express operations to the mayor of Churchill, Manitoba, dated December 8, he mentions that there is already a local pool operated in Churchill and the existence of that local pool operator in Churchill has meant that CN Express has lost business and that is one of the reasons used for taking off traffic on at least one day of the week that CN Express has lost the service to this local entrepreneur. Presumably he has taken the profitable section leaving you with the, shall we say, less profitable sections of the business on the sections which are losing money. So you do have a local entrepreneur up there already.

Mr. Bandeen: Yes, but I do not know the details at Churchill. In looking at this proposition it was pointed out to me that there were four or five parts of the country that did not have alternative trucking service and one of them was the north end of our Churchill line.

• 1230

Mr. Murphy: Rates are set by tariff for CN Express at the present time, are they?

Mr. Bandeen: Yes, we have to file a tariff.

Mr. Murphy: You have to file a tariff? The pool car operators who may in fact end up with the services in places like Gillam, Thompson, et cetera, would they also have to file a tariff for approval?

Mr. Bandeen: If they were operating on our behalf as a carrier, then there would be a rate which would be a CN Express rate from Churchill which would include the local trucker's or forwarder's charge and our charge when it was on the main line. If the forwarder moves it totally on his own, then I do not know what his legal responsibilities are. But if he is acting as an agent of ours, they would be filed.

The Chairman: It would be to the provincial motor carrier board would it not, in the province concerned?

Mr. Bandeen: Yes.

The Chairman: Satisfied?

Mr. Murphy: Not yet.

The Chairman: Four minutes.

Mr. Murphy: I have a number of concerns here, Mr. Chairman, but obviously in the time we have left I am not going to be able to go into all of them. However I will raise one more

[Translation]

passerons des contrats avec d'autres transporteurs, faute de quoi il nous faudra trouver une solution de rechange.

M. Murphy: Mais, d'après ce que vous aurez appris à Churchill, Gillam, etc., vous accrocherez-vous néanmoins à l'idée de passer ces services à des entrepreneurs privés de cette région?

M. Bandeen: Pour vous dire toute la vérité, cette solution nous plairait mais il n'y a, à ma connaissance, aucun entrepreneur auquel nous pourrions faire appel dans cette région. Il m'a semblé qu'il va nous falloir assurer ces services nous-mêmes.

M. Murphy: Bien, il vaut la peine de noter que dans la lettre de M. J. J. Dawson, directeur régional des messageries du CN, adressée au maire de Churchill, Manitoba, et datée du 8 décembre, il disait qu'il y avait déjà une compagnie de groupage locale à l'œuvre à Churchill, et que la présence de cette compagnie en cet endroit s'était traduite par une baisse d'activité pour les messageries du CN, et que là une des raisons invoquées pour abolir le service au moins une journée par semaine; que les affaires des messageries du CN avaient baissé de par l'activité de cet entrepreneur local. On peut supposer qu'il s'est adjugé la partie rentable de l'opération et qu'il vous a laissé les secteurs, disons, moins profitables ou déficitaires sur les bras. Il y a donc déjà un entrepreneur local en cet endroit.

M. Bandeen: Oui, mais je ne sais rien de précis sur Churchill. Lors de l'étude de cette proposition, on m'a fait remarquer qu'il y avait quatre ou cinq régions dans le pays qui ne disposaient d'un service de camionnage de rechange, et parmi celles-là il y avait celle située à l'extrémité Nord de notre ligne qui dessert Churchill.

M. Murphy: A l'heure actuelle, les prix pratiqués par les Messageries du CN ne sont-ils pas compris dans un tarif?

M. Bandeen: Oui, nous devons produire un tarif.

M. Murphy: Vous devez produire un tarif? Les compagnies de groupe à qui échoira peut-être le service à des endroits comme Gillam, Thompson, etc., seraient-elles aussi obligées de faire approuver un tarif?

M. Bandeen: S'ils exerçaient leur activité de transporteur en notre nom, alors il y aurait un tarif des Messageries du CN à partir de Churchill, comprenant les frais du camionneur local ou du transitaire et nos propres frais de roulage. Si le transitaire assure lui-même la totalité du transport, je ne sais pas quelles seraient ses responsabilités légales. Mais s'il agit à titre d'agent du CN, il faut produire un tarif.

Le président: Auprès de la commission provinciale des transports, n'est-ce pas, dans la province concernée?

M. Bandeen: Oui.

Le président: Vous êtes satisfait?

M. Murphy: Pas encore.

Le président: Quatre minutes.

M. Murphy: Je me pose un certain nombre de questions ici, monsieur le président, mais évidemment, dans le temps qu'il nous reste, je ne pourrai pas parler de chacune d'elles. Cepen-

[Texte]

issue or a couple more issues at this time. I am led to believe that up to 40 per cent of CN Express's business in Winnipeg comes from northern Manitoba at the present time. Do you know if that figure would be fairly accurate?

Mr. Bandeem: I am sorry, I do not know that. I could find out rapidly. Your source might be correct.

Mr. Murphy: My concern about that stems from a number of reasons obviously; but one of course is that if 40 per cent of your business is presently being handled by CN Express and if you, in effect, contract out that service, do we have any guarantees that the Winnipeg office will handle that service in the future? Or is that going to end up going, not by CN from Thompson or Churchill to Winnipeg, but perhaps by Costa who operates at the present time, to Winnipeg? Costa might set up its own operation from Winnipeg to Brandon say, or from Winnipeg to Saskatoon, so that CN would not only lose the business from the north to the south, but lose the east-west traffic as well.

Mr. Bandeem: That is a possibility, and a risk we take in using local truckers. I am sure that, if they can, they will get as much traffic as possible and carry it the full distance. That would be to their competitive advantage, yes.

Mr. Murphy: Then I would assume that it would be to your competitive advantage to have those figures on the possibility of those things happening prior to making any decisions.

Mr. Bandeem: I am sorry; I missed the first part of your question.

Mr. Murphy: I am assuming that if it is to their competitive advantage to not only take over your north-south business...

Mr. Bandeem: But the east-west, no.

Mr. Murphy: ... but the east-west business, that I would hope that in making their decision CN certainly has those types of figures at hand and is considering them.

Mr. Bandeem: Yes, we have that type of information. We have the ability now with this new trace system on computers to obtain a fairly good idea where traffic is going, where it originates, where it terminates.

Mr. Murphy: Good. Because that leads to my next series of questions which I suspect you have answered but I have left them on the table, so that you can say you will provide the information. I will read them off, Mr. Chairman, very quickly.

Can you provide me with the exact weight or volume and dollar value of goods coming from and going to each express office that you are planning to close in northern Manitoba?

Mr. Bandeem: By the value, do you mean the freight charge?

Mr. Murphy: Value to you, yes.

Mr. Bandeem: The freight charge, yes.

Mr. Murphy: That is right. Can you provide that information?

Mr. Bandeem: Yes, we can provide it. I do not have it here.

[Traduction]

dant, j'aimerais traiter d'un ou deux points dès maintenant. Je suis porté à croire qu'actuellement, jusqu'à 40 p. 100 du trafic des Messageries du CN provient du nord du Manitoba. Savez-vous si ce chiffre est à peu près exact?

M. Bandeem: Je regrette, je ne saurais dire. Je pourrais me renseigner rapidement. Il se peut que vous ayez raison.

M. Murphy: Ma préoccupation découle évidemment d'un certain nombre de raisons. Entre autres, si 40 p. 100 du trafic actuellement assuré par les Messageries du CN était donné à contrat, avons-nous quelqu'assurance que le bureau de Winnipeg continuerait d'assurer ce service à l'avenir? Ou si le transport entre Thompson ou Churchill et Winnipeg ne serait pas plutôt assuré par, disons, Costa, qui se rend actuellement à Winnipeg, plutôt que par le CN? Costa pourrait également établir son propre réseau entre Winnipeg et Brandon ou entre Winnipeg et Saskatoon, de telle sorte que le CN pourrait perdre non seulement le trafic nord-sud, mais le trafic est-ouest également.

M. Bandeem: C'est possible, et c'est un risque que nous prenons en ayant recours aux camionneurs locaux. Je suis certain que, s'ils le peuvent, ils vont tenter d'accaparer le plus de trafic possible et le transporter sur toute la distance. Commercialement, ils y trouveraient un avantage, oui.

M. Murphy: Alors, je suppose qu'il serait à votre propre avantage d'avoir des données sur ces diverses possibilités avant de prendre une décision.

M. Bandeem: Je regrette, je n'ai pas saisi la première partie de votre question.

M. Murphy: Je suppose que s'ils ont intérêt à vous enlever non seulement le trafic nord-sud...

M. Bandeem: Mais non pas le trafic est-ouest.

M. Murphy: ... mais aussi le trafic est-ouest, j'espère que le CN dispose de ce genre de données à l'appui de ses prises de décisions et qu'il les étudie.

M. Bandeem: Oui, nous avons ce genre d'informations. Actuellement, avec ce nouveau système de repérage par ordinateur, nous pouvons avoir une assez bonne idée de l'acheminement du trafic et de ses points d'origine et de destination.

M. Murphy: Très bien, parce que ceci m'amène à ma prochaine série de questions, auxquelles vous avez déjà répondu, je crois. Je vais tout de même les laisser sur le bureau, pour que vous puissiez consigner que vous allez transmettre les données. Monsieur le président, je vais les lire très rapidement.

Pouvez-vous me fournir le poids exact ou le volume et la valeur des marchandises manipulées par chacun des centres de messageries que vous avez l'intention de fermer, dans le nord du Manitoba?

M. Bandeem: Par valeur, voulez-vous dire les frais de transport?

M. Murphy: La valeur pour vous, oui.

M. Bandeem: Les frais de transport, oui.

M. Murphy: C'est cela. Pouvez-vous fournir ces informations?

M. Bandeem: Oui, nous le pouvons, mais je ne les ai pas ici.

[Text]

Mr. Murphy: I recognize that. Also would you have in your computer the types of goods handled?

Mr. Bandeen: Of a general commodity, I would think so, yes.

Mr. Murphy: Thank you. I would like that information. Also, from that I go to the types of goods going out from these northern communities. What percentage is that of the total traffic that is going through Winnipeg at the present time? I have said it is 40 per cent, but I would like your information on that as well. It seems to me that if in effect you are not only going to end up closing your northern centres at this time, but in effect you are going to end up closing your Winnipeg centres because you have screwed yourself in the long run, I suspect the same thing would happen elsewhere such as in Saskatoon. If you cut down your business from northern Saskatchewan also and, therefore, your Saskatoon office would be no longer viable, then the decisions that are being made at this present time are not just to remove CN Express from a number of the smaller communities but actually to destroy CN Express altogether, to get out of it altogether.

Mr. Bandeen: No. Obviously we have taken a look at what would be left between the principal terminals. The great majority of our traffic moves between the principal terminals. That is why I find your 40-per cent figure—I cannot confirm it, it sounds very high to me. We will certainly look, see whether it is correct, and come back to you with it.

• 1235

The Chairman: That is your time, Mr. Murphy. Thank you.

Mr. Murphy: Thank you.

The Chairman: We will resume our meetings at 3.30 o'clock.

Mr. Benjamin: Let us have a quorum.

The Chairman: Indeed, let us have a quorum. I hope everyone enjoys his lunch. Thank you.

AFTERNOON SITTING

• 1530

The Chairman: Order, please. Ladies and gentlemen, we shall resume consideration of our permanent reference which, in short form, is the Annual Report of Canadian National Railways, 1979.

Again, I welcome Dr. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways. Since the officials were introduced this morning I do not really see any need to do that again, and so I will proceed immediately to questioning of the witnesses. The first questioner cet après-midi, c'était M^{me} Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

D'abord, je dois vous dire, monsieur le président, que je suis très heureuse de faire la connaissance du président de CN Express. Je n'avais pas eu l'honneur de connaître le docteur Bandeen. Je pense que je suis un peu comme M. Bloomfield,

[Translation]

M. Murphy: Je comprends cela. Aussi, votre ordinateur pourrait-il indiquer le type de marchandises manipulées?

M. Bandeen: Les catégories générales de marchandises, je pense que oui.

M. Murphy: Merci. J'apprécierais ces informations. Aussi, je reviens aux types de marchandises expédiées depuis ces agglomérations du nord. Quel pourcentage représentent-elles de tout le trafic passant par Winnipeg à l'heure actuelle? J'ai dit que c'était 40 p. 100, mais j'aimerais avoir vos propres données à ce sujet. Il me semble que non seulement vous allez fermer vos centres du nord à ce moment-ci, mais que vous allez en fait finir par devoir fermer aussi vos centres de Winnipeg, parce que vous vous serez f... à long terme, alors je soupçonne que la même chose pourrait se produire ailleurs, à Saskatoon par exemple. Si vous abandonnez vos opérations dans le nord de la Saskatchewan également et que, par suite, votre centre de Saskatoon ne soit plus rentable, alors les décisions que vous prenez actuellement ne consistent pas seulement à retirer les Messageries du CN d'un certain nombre de petites collectivités, mais visent en fait à détruire entièrement les messageries du CN, à vous retirer complètement de ce secteur.

M. Bandeen: Non, évidemment, nous avons tenu compte de ce qui resterait entre les centres principaux. Le plus gros de notre trafic passe entre ces centres principaux. C'est la raison pour laquelle je trouve votre chiffre de 40 p. 100—je ne puis le confirmer mais ça me semble élevé. Nous allons sûrement en vérifier le bien-fondé et vous en reparler.

Le président: Votre temps est écoulé, M. Murphy. Merci.

M. Murphy: Merci.

Le président: Nous poursuivrons les audiences à 15 h 30.

M. Benjamin: Il faut que nous ayons quorum.

Le président: Bien sûr. Bon appétit tout le monde. Merci.

AUDIENCES DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Mesdames et messieurs, nous allons poursuivre notre discussion de la question à l'étude, en l'occurrence, le Rapport annuel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1979.

Je souhaite encore une fois la bienvenue au Dr Bandeen, président et directeur général du Canadien national. Étant donné que les fonctionnaires ont été présentés ce matin, je ne crois pas devoir répéter les présentations, je vais donc, sans plus tarder, passer à l'interrogatoire des témoins. Première intervention. This afternoon, it was Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. President.

First of all, Mr. President, allow me to say I am very pleased to meet the president of CN Express. I had never had the privilege of meeting Dr. Bandeen. Like Mr. Bloomfield, this morning, I never thought I'd have the privilege of putting questions to you.

[Texte]

cet avant-midi. Je ne pensais pas non plus avoir l'honneur, un jour, de vous poser des questions.

Mais notre situation est devenue telle, monsieur le président, dans l'est du Québec... Pour bien situer M. Bandeen, je pense que je dois dire que je viens de Rimouski. Comme tous les centres à l'est de Québec, Rimouski aussi se trouve touché par la politique que les informations disent que vous nous avez donnée, concernant le réaménagement des services de messagerie dans l'est du Canada.

Monsieur le président, il nous avait toujours semblé que le CN avait été créé, il y a bien des années, pour répondre à des besoins précis des citoyens à des coûts raisonnables. C'est pour cela que le gouvernement a toujours assumé des déficits d'opération, le Canada étant ce qu'il est, avec ses différences, avec ses endroits qui sont surpeuplés et pas mal d'autres qui le sont moins ou presque pas. Maintenant, après avoir séparé les 2 services, après avoir créé Via rail, je pense qu'on a cru qu'on améliorerait la situation financière du CN et que Via rail serait aussi une entreprise qui, à moyen terme, sinon à long terme, pourrait faire ses frais.

Ce que le CN vient d'énoncer comme politique concernant le réaménagement de ses services entraîne à Rimouski la perte de 10 emplois. C'est dire que 10 personnes qui y ont consacré leur vie, parce que ce sont des personnes entre 50 et 60 ans qui ont travaillé entre 25 à 30 ans pour le CNR qui se trouveront via-à-vis rien ou presque, à tout le moins, n'auront plus d'emploi. Quand on connaît la situation du marché aujourd'hui, on se rend compte que des personnes de 50 ans peuvent difficilement se trouver un autre emploi. Il faut en plus de considérer le fait que ces congédiements sont un désastre économique pour un territoire comme le nôtre. C'est aussi une tragédie humaine pour ces gens-là qui ne se trouveront pas d'emploi ailleurs. Il faudrait être naïf, je pense, pour penser qu'un milieu comme Rimouski, ou la région de Rimouski, peut permettre une réinsertion sur le marché du travail à des personnes de cet âge-là.

J'aurais d'abord ma première question à poser. Je voudrais savoir si les informations qu'on a eues, qui nous ont été remises en novembre 1980 et qui indiquaient la cessation d'emplois et ce que le CN conservera... Est-ce que cette décision-là a été soumise à la Commission canadienne des transports, doit-elle l'être, ou le CN peut-il prendre une décision unilatérale tout seul quant à cela? J'aurai une autre question par la suite, monsieur le président.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman.

In the specific answer to your questions, these decisions have not been referred to the Canadian Transport Commission in a formal way. I have spoken with the president of the commission and some of our people have spoken with the Rail Transport Committee; however since we are not abandoning Express service and we fully intend to continue service in all parts of the country, it was not apparent that we required CTC approval for the action we are taking.

Mme Côté: Monsieur le président, j'ai toujours cru que lorsqu'il s'agissait de services publics, la Commission canadienne des transports, comme la régie des services publics d'une province quand elle existe, précisait aux citoyens, non

[Traduction]

Our situation has become such in Eastern Quebec, Mr. President... To acquaint Dr. Bandeen with the facts, I should mention that I am from Rimouski. Rimouski, like all other centers east of Quebec, is being affected by your new policy concerning the reorganization of the Express services in Eastern Canada.

Mr. President, we were of the opinion that CN had been created, years ago, to answer specific needs of the people, at a reasonable cost. That is why the government was always faced with operating deficits, Canada being, as it is, made up of many dissimilar regions, some overpopulated and others hardly populated at all. Now, the services have been divided and Via Rail was created; I believe it was thought that CN's financial situation would thereby be improved and that Via Rail would eventually become viable.

CN's new policy concerning the reorganization of its services has led to the loss of ten jobs in Rimouski, with the result that 10 persons who had worked there all their lives—the people involved are all between 50 and 60 years of age, and had all been working for 25 to 30 years for the CNR—are now faced with a very bleak future; at any rate, they will be without a job. The job situation being what it is at the present time, persons of 50 years of age will have great difficulty in finding a job. Besides the fact that a job loss is tantamount to an economic disaster in our region; it is also a human tragedy to those people left without a job and with little hope of finding another one. One would have to be very naive to hope that in a region such as Rimouski, or the vicinity, people in that age group could be reinstated in the work force.

I will now ask my first question. I would like to know if the information which we were given in November 1980 to the effect that some jobs would be kept and some would be abolished by CN... has that decision been submitted to the Canadian Transport Commission or can CN make a unilateral decision in such a matter? I will have a second question later, Mr. President.

Le président: Dr. Bandeen.

M. Bandeen: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour répondre directement à vos questions, ces décisions n'ont pas été soumises officiellement à la Commission canadienne des transports. J'en ai moi-même discuté avec le président de la commission, et d'autres membres de notre personnel ont communiqué avec la Commission du transport ferroviaire; toutefois, étant donné que nous ne discontinuons pas le service de messagerie et que nous avons l'intention de continuer à desservir toutes les régions du pays, nous n'avons pas jugé nécessaire de demander à la CCT d'approuver notre démarche.

Mrs. Côté: Mr. President, I always thought that when public services are involved, the Canadian Transport Commission, stipulates, like the Provincial Public Services Board where it exists, not only the type of services afforded to the

[Text]

seulement le genre de ces services, mais encore les tarifs. Comment se fait-il que le CN serait au-dessus de cela? Comment pourrait-il modifier ses services sans en obtenir l'autorisation ou sans soumettre son cas à la Commission canadienne des transports?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: It is necessary for us to file tariff changes with the CTC and we intend to continue doing this as such. Normally the method of supplying the services, provided it is deemed to be adequate, is a decision that is left to the carrier and this is particularly true in the case of freight, and I believe the same rules apply in Express.

For instance, we switch the Express traffic totally off the passenger trains and onto trucks without requiring the approval of the CTC, just as an example, in the history of the last 20 years.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, quand le CN Express décide de faire transporter des marchandises par camion plutôt que de s'entendre avec Via Rail, et là-dessus j'aimerais y revenir, il faut savoir que sur un trajet comme Moncton/Rimouski, quand il fallait de sept à huit heures il faut maintenant trois jours. Alors, lorsqu'il s'agit pour vous de faire des ententes avec des entreprises privées de camionnage pour remplacer les services ferroviaires ou les services de CN messagerie ou express, est-ce que la Commission canadienne des transports doit en être informée? Est-ce que vous devez obtenir des transporteurs des tarifs qui ne pénalisent pas les usagers? Finalement, monsieur le président, je veux savoir qui protège les usagers quand des régions comme les nôtres ne seront soumises qu'à des transporteurs privés et cela sans aucune espèce de concurrence?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: We will have to file our tariffs, our rates, which will include the charges of the trucking firms, with the CTC because indeed it will be our waybill from origin to destination. The CTC has the normal rights to look at these rates and determine whether they conform with their requirements, and undoubtedly they will.

Also when filing the rates, we will of course be informing the CTC of our arrangements with the local trucker.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, il y a des choses que je comprends difficilement, vous savez! J'ai des informations quant aux tarifs concernant le transport de certaines marchandises Rimouski/Montréal, que ce soit par l'entreprise privée ou par le CN. Par exemple pour un colis de 50 livres, peu importe le genre de marchandise, les entreprises privées me font payer \$14.20, et le CN \$13.25. Par ailleurs, s'il s'agit d'effets personnels, d'affaires personnelles, l'entreprise privée pour le même colis de 50 livres me chargera \$25, alors que le CN me demandera trois fois le tarif ordinaire... Alors, vous savez,

[Translation]

public, but also the cost of such services. Do you mean to tell me that CN is above this? How could it modify its services without obtaining the authorization of the Canadian Transport Commission, or without submitting its case to the Commission?

Le président: Dr. Bandeen.

M. Bandeen: Nous devons soumettre nos changements tarifaires à la CCT et nous avons l'intention de continuer à le faire. La façon d'assurer les services est une décision qui, généralement est laissée au transporteur, à condition bien entendu que le service soit jugé adéquat, et cela est particulièrement vrai dans le cas du transport des marchandises, et je crois que la même règle s'applique dans le cas des services de messagerie.

Les messageries qui faisaient autrefois partie des trains de voyageur sont maintenant acheminées par camion: nous avons effectué ce changement sans avoir à demander l'approbation de la CCT, juste pour vous donner un aperçu de l'historique des 20 dernières années.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. President, since CN Express decided to have freight transported by truck rather than making some arrangements with Via Rail—I would like to come back on that point—it must be known that a trip between Moncton and Rimouski which normally took 7 to 8 hours, now takes three days. So, when arrangements have to be made with private trucking firms to replace the rail service or the CN Express service, should not the Canadian Transportation Commission be informed of that fact? Should you not obtain rates from the carriers which would not penalize the users? Finally, Mr. President, I would like to know who will protect the interests of the users in a region such as ours, once this service is left with private trucking firms, without competition of any kind?

Le président: Dr. Bandeen.

M. Bandeen: Nous serons tenus de soumettre à la CCT nos tarifs, nos taux, y compris les frais des camionneurs; cela constituera notre bordereau d'expédition, du point d'origine à la destination de l'envoi. La CCT a un droit normal de regard sur ces taux et le droit également de décider s'ils sont conformes à leurs exigences, et ils le feront sans aucun doute.

De plus, lorsque nous soumettons nos taux à la CCT, nous l'informerons des ententes intervenues avec les camionneurs locaux.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. President, there are some things I find hard to understand. I have some information on the rates being charged to transport different kinds of merchandise from Rimouski to Montreal, be it by private enterprise or by CN. For example, private enterprise will charge \$14.20 to transport a 50 lb. parcel of any kind of merchandise, while CN charges \$13.25. On the other hand, the same 50 lb. parcel containing personal belongings, personal items, will cost \$25.00 by private enterprise while CN will charge three times the regular rate... A situation like the present one is therefore serious.

[Texte]

quand on est dans une situation comme dans celle où l'on se trouve actuellement, je pense que cela devient sérieux. Il va falloir que les sociétés de la Couronne comme CN et Via Rail, qui sont deux moyens de transport devant aider les citoyens en réduisant les délais, donc en étant plus efficaces, permettent aux marchandises d'arriver sans trop de dommages... Je voudrais savoir comment il se fait que CN Express et VIA Rail ne peuvent pas arriver à une entente pour le transport de marchandises périssables, par exemple, dans les régions comme les nôtres, alors que le CP est venu à bout de s'arranger avec VIA Rail en Ontario.

• 1540

Mr. Bandeen: I believe there was a case of cut flowers in northern New Brunswick where VIA changed their timetable and were unwilling to move perishable goods on the trains for a period of time, but we have now gone back and make an arrangement to move the perishable goods. We are quite pleased to negotiate deals with VIA, and indeed have several of them across the country.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, j'ai ici une lettre datée le 4 novembre 1960 signée par le président du CN pour la région qui me concerne, M. Claude Perron, dans laquelle il me dit que les trains de voyageurs ne cheminent plus dans la voie des trains de messagerie et que la Société VIA Rail est une société distincte du CN. Cela, je le sais et je sais aussi que la vocation de VIA Rail, c'est de transporter d'abord des voyageurs avec leurs bagages. Quand on vit dans un pays comme le Canada, cependant, il faut que tout le monde ait assez de maturité pour trouver des façons de vivre ensemble.

M. Perron me dit ici que le CN gère l'exploitation des trains de voyageurs et n'accepte pas de transporter dans ses fourgons à bagages autre chose que les effets personnels des voyageurs. C'est bien sûr que dans une région comme la nôtre, il y a eu une entente sur le transport des fleurs. Mais l'entente entre le CP et VIA Rail à laquelle je fais allusion concerne aussi le transport de colis plus petits et de marchandises périssables.

Docteur Bandeen, je vous avouerai que j'ai communiqué avec vous et avec VIA Rail dès le mois d'avril 1980. Nous sommes maintenant en décembre et je n'ai pas encore vu le bout de cela. Je pense que je ne vivrai pas assez longtemps pour voir cela. C'est absolument désolant.

Si les deux sociétés de la Couronne venaient à bout de s'entendre et si des représentations étaient faites par les deux entreprises auprès de la Commission canadienne des transports, cela permettrait aux deux entreprises de donner le meilleur service possible et, ce faisant aussi, de rationaliser les coûts. On ne vient pas à bout de s'entendre pour le transport de certaines marchandises dans notre coin, mais ce que je trouve encore plus pénible, et c'est la question que les gens se posent, c'est que les transporteurs de marchandises privés font des profits en exploitant un service que vous donniez jadis.

[Traduction]

The Crown Corporations such as CN and Via Rail who are supposed to help people and reduce unnecessary delays by being effective, so that merchandise can be delivered with as little damage as possible... I would like to know why CN Express and Via Rail cannot come to some kind of an understanding to carry perishables, for example, in our region, while CP has managed to come to some understanding with Via Rail in Ontario.

M. Bandeen: Je crois qu'il y a eu le cas des fleurs coupées dans le nord du Nouveau-Brunswick. VIA avait modifié ses horaires et refusait d'assurer le transport de marchandises périssables pendant un certain temps. Mais nous avons conclu une nouvelle entente aux termes de laquelle le transport des marchandises périssables est maintenant assuré. Nous sommes heureux de conclure des ententes avec VIA et le fait est que nous en avons conclu un bon nombre, dans diverses régions du pays.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. President, I have here a letter dated November 4, 1960, signed by Mr. Claude Perron, the president of CN in my region, in which it is stated that the passenger trains no longer follow the same route as the express trains and that VIA Rail is a separate entity altogether. I know that; I also know that VIA Rail's purpose is to carry passengers and their luggage. However, in a country such as Canada, people have sufficient maturity to find ways to live together harmoniously.

Mr. Perron tells me here that CN manages the operation of the passenger trains and is unwilling to carry in its baggage cars anything but the passengers' personal effects. It is obvious that in our region, an agreement was arrived at to carry the flowers. But the agreement between CP and VIA Rail to which I refer covers transportation of small parcels and of perishable goods.

Dr. Bandeen, I got in touch with you and with VIA Rail back in April 1980. It is now December and nothing has come of it. I don't think that I'll live long enough to see the end of it. It is very disconcerting.

If the two Crown Corporations were to come to some understanding and if representations were made to the Canadian Transport Commission, this would ensure the best possible service, at a more reasonable cost. It seems impossible to reach some kind of an understanding for the transport of certain kinds of merchandise in our region, but what I find more frustrating still, and that is the question people are asking, it is that some private freight carriers are making profits operating the kind of service you used to give.

[Text]

On se demande comment il se fait que le CN Express, avec les moyens qu'il avait au départ, se trouve aujourd'hui devant des déficits absolument faramineux et on ne comprend pas la situation.

Je ne suis pas un spécialiste de la gestion d'une compagnie de transport, mais j'ai des entreprises de transport par camion chez moi qui vivent très bien. Comment se fait-il que cela n'ait pu marcher et qu'on doive maintenant pas seulement réduire, mais couper complètement? On nous dit que vous êtes en train de faire des pourparlers dans notre coin pour acquérir les entreprises de Bussièrès pour desservir l'Est du Québec, pour ne pas dire l'Est du Canada. Comment se fait-il que vous ne puissiez pas concurrencer l'entreprise privée?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I want to make sure I understand the question. I believe at the beginning it was could we not get into an agreement with VIA Rail on the transport of goods. We do have agreements with VIA Rail in parts of the country. If we do not in the territory you are familiar with, I do not know the situation. I will go and look it up and be in correspondence with you on it.

As to why private enterprise and truckers can carry the goods at a profit when we cannot, this was what I tried to explain in my opening comments about the history of CN Express. We attempted at one point to carry everything for everyone. We were a quasi-monopoly, in that there were no alternatives. As alternatives came up, specialist alternatives to carry individual parts of the business, we continued to try to cover all parts of the country ourselves without using other lines and we tried to be available to carry everything. As such we were picked off, if you wish, one by one by the specialists who could go in and carry more effectively, at a cheaper rate than we could, a particular piece of the traffic. I guess we reacted too late. We, perhaps, should have reacted 15 years ago to this, by reducing to the type of traffic we could carry effectively—which is what we are trying to do now—and then contract with local truckers to move to the local communities. This should be an aid not only to the service in the community but also to those local truckers because this will give them additional traffic. We will still carry the principal haul between the main cities, but we will then depend on local truckers to do the distribution for us. I think this should give and will give a better service and certainly it should be beneficial to the local truckers as well as to CN Express.

• 1545

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: J'aimerais poser juste une petite question. Rapidex, n'est-ce pas un mode de transport que le CN a lancé à un moment donné?

[Translation]

We are wondering how CN Express, with the means at its disposal at the onset, is now faced with extremely high deficits; we cannot understand that.

I am not a specialist in the management of transport companies but we have truck transport companies at home which are in a healthy financial position. How is it then that CN has not been able to make it and must now not only reduce its service, but cut it altogether? We are told that negotiations are underway in our region at the moment to take over Bussièrès, to serve Eastern Quebec, not to say all of Eastern Canada. How do you explain that you cannot seem to compete with private enterprise?

Le président: Dr Bandeen.

M. Bandeen: Je veux m'assurer que j'ai bien compris votre question. Je crois que vous avez d'abord demandé pourquoi nous ne concluons pas d'ententes avec Via Rail pour le transport des marchandises. Nous avons de ces ententes avec Via Rail dans certaines régions du pays. Si nous n'en avons pas dans votre région, je n'en connais pas la raison. Je vais me renseigner et je communiquerai avec vous à ce sujet.

Quant à savoir pourquoi l'entreprise privée et les camionneurs réalisent des profits d'exploitation alors que nous ne pouvons le faire, c'est ce que j'ai voulu expliquer dans mon exposé du début en faisant l'historique de CN Express. A un certain moment nous avons voulu assurer pour tout le monde le transport de marchandises de tous genres. Nous détenions presque un monopole en ce sens qu'il n'existait pas d'autre mode de transport. Au fur et à mesure que sont apparus d'autres modes de transport spécialisés qui sont venus prendre une partie des affaires, nous avons quand même continué d'assurer un service complet à toutes les régions du pays sans faire appel à d'autres modes et nous avons tenté d'être disponibles pour assurer le transport de toutes sortes de marchandises. Puis les spécialistes sont venus graduellement prendre à leur compte nos services parce qu'ils pouvaient s'acquitter de façon plus efficace et à coût beaucoup moindre de certains aspects de ces services de transport. Je crois que nous avons été trop lents à réagir. Nous aurions dû le faire il y a quinze ans en nous limitant aux types de marchandises dont nous pouvions assurer le transport efficacement—ce que nous essayons de faire maintenant—et en donnant à contrat à des camionneurs locaux le transport local. Ainsi, nous rendrions service non seulement à la collectivité locale mais également aux camionneurs locaux en leur fournissant du travail. Nous continuerons à assurer le transport des marchandises entre les grands centres mais nous laisserons aux camionneurs locaux le soin d'en faire la distribution. J'estime que nous pourrions ainsi assurer un meilleur service, qui soit rentable tant pour les camionneurs locaux que pour le service des messageries du CN.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I would like to ask just one more short question. Is Rapidex not a service which was launched by CN at one point?

[Texte]

Mr. Bandeen: Yes, we set up Rapidex in 1972 to carry small parcels and attempted to compete with the couriers—the United Parcel Services, the various small parcel businesses.

Unfortunately we did not set it up as a totally separate operation: It probably should have had its own terminals, its own trucking, its own sales force. It did not. We tried to run it with our express force. This was a mistake. You cannot run an express service and a parcel service with the same people; there is a totally different requirement, and Rapidex, as a consequence, has never made money.

We are attempting to get out of it now. I think there are several competitors in this field across the whole country.

The Chairman: Merci, madame Côté.

I wonder if I might put a supplementary to Mr. Bandeen with regard to their submission of their tariffs to the Canadian Transport Commission? Has there ever been an occasion, Dr. Bandeen, when the commission has turned down one of your requests for an increase in tariffs, or modified it?

Mr. Bandeen: A CN Express tariff?

The Chairman: Yes.

Mr. Bandeen: I do not know the answer to that off hand; I will find it. I cannot remember one, but I will find out for you.

The Chairman: Fine, as long as we can have the answer that is fine.

Our second questioner is Mr. Gass.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

I am delighted to be able to ask a few questions on some of the things as a resident of Prince Edward Island that concern me, realizing that transportation is vital to the economy and the wellbeing of our province.

The first question I want to ask Dr. Bandeen is related to their slogan. The CN slogan is "A business as well as a responsibility". I wonder why is it in that order? Why should it not be "A responsibility as well as a business" with the emphasis on responsibility—responsibility for service to areas and to the people in those areas? I think there is too much emphasis on operating CN as a business. I cannot condemn the institution for trying to be efficient in providing the service except when the business aspect and making money seems to be the only object with that resulting in the reduction of services in these areas.

Over the years I have watched the services on the ferry system and the rail system and so on being steadily eroded. Now I cannot condemn an institution or a business for trying to be efficient but insofar as I am concerned the emphasis is too much on the business and not enough on the responsibility of providing service to an area.

[Traduction]

M. Bandeen: Oui, Rapidex fut lancée en 1972 pour assurer le transport des petits colis et tenter de faire concurrence aux courriers—United Parcel Service—aux diverses petites entreprises de factage.

Nous n'avions malheureusement pas fait de Rapidex une entreprise distincte. Il aurait fallu que cette entreprise possède ses propres gares, son propre parc de camions, sa propre équipe de commercialisation; et tel n'était pas le cas. Nous avons plutôt tenté de l'exploiter parallèlement à notre service de messageries. Ce fut une erreur. Le même personnel ne peut s'occuper à la fois d'un service de messageries et d'un service de livraison de colis; les exigences sont tout à fait différentes dans chaque cas et c'est pourquoi Rapidex ne fut jamais rentable.

Nous tentons maintenant d'en sortir. Je crois qu'il existe plusieurs concurrents dans ce domaine à travers le pays.

Le président: Thank you, Mrs. Côté.

M. Bandeen, puis-je vous poser une question additionnelle au sujet de l'obligation qui vous est faite de soumettre vos tarifs à la Commission canadienne des transports? Monsieur Bandeen, vous êtes-vous déjà vu refuser une demande d'augmentation de vos tarifs, ou la Commission a-t-elle déjà exigé une modification?

M. Bandeen: Des tarifs de CN Express?

Le président: Oui.

M. Bandeen: Au pied levé, je l'ignore, mais je vais me renseigner. Je ne me souviens pas d'une occasion où ça se serait produit, mais je vais me renseigner.

Le président: D'accord, pourvu que vous nous donniez la réponse, c'est très bien.

Notre second intervenant, monsieur Gass.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

J'apprécie que cette occasion me soit donnée de poser certaines questions qui me préoccupent. Citoyen de l'Île-du-Prince-Édouard, je conçois que le transport est vital à l'économie de notre province.

Ma première question, monsieur Bandeen, se rapporte à votre slogan. Le slogan du CN «Entreprise commerciale mais aussi service public». Je me demande pourquoi dans cet ordre? Pourquoi ne serait-ce pas «Service public oui, mais aussi entreprise commerciale» en mettant l'accent sur le service public—service assuré à une région, aux habitants d'une région? Je crois qu'on s'efforce trop de faire du CN une entreprise rentable. Je ne condamne pas ce désir de vouloir en faire une entreprise qui offre un service efficace, sauf lorsque l'aspect commercial et l'aspect de rentabilité semblent dominer et qu'il en résulte une réduction des services offerts dans ces régions.

Au cours des ans, j'ai assisté à l'érosion graduelle des services, aussi bien du service de navette que du service ferroviaire, et ainsi de suite. Je ne puis reprocher à une entreprise de tendre à l'efficacité mais à mon avis, l'aspect commercial de l'entreprise ne devrait pas avoir préséance sur l'aspect du service public.

[Text]

• 1550

The fact that they are thinking about closing the CN Express in Charlottetown, to me, is something that we simply cannot tolerate because of the service aspect of the Express, the service that it provides to the business community in the Charlottetown area, and to the fishermen, the farmers, the tourist operators, and so on, in the outlying areas. In the total area of P.E.I., CN Express provides a service. Now, it may not be the best service in the world, but the people that are using it claim that it has served the purpose.

Also, the Express office in Charlottetown, I think, is possibly one of the more efficient offices in the system. Measured by CN's own productivity norms, the Charlottetown terminal is of consistently high performance, and the efficiency rating in the past two months alone has been close to 96 per cent. So, for that reason, I cannot see why you want to close CN out in P.E.I.

I was glad to hear this morning that there has been reconsideration of the thought to close the CN Express, and I would like to go into it a little bit deeper, if I might, Mr. Chairman. Can Dr. Bandeen assure me that there will be no layoffs, supposedly commencing in February, until after this review has been taken? How long a period do we have to wait and sit with the thought of people's being laid off? How long before we will know whether or not CN Express in Charlottetown is going to remain?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman.

In answer to the first part of your questions, I always have a little bit of a problem with that. When it is said that we are not to act as a business, I would like to know what we are to act as. You know, if the normal commercial standards are not the criterion, what is? I think in response to a question this morning, I indicated that the Japanese national railway runs a deficit of \$4 billion—a deficit, not revenue. Now, is that a criterion we should take? There has to be a standard. I emphasize profit; I emphasize the bottom line return on investment, because these are standard measures of the efficiency of the operation. If there are others we should apply, I would be happy to look at them. I do not know what they are. We take our responsibility very seriously in providing an efficient transportation system for this country. This will mean changes continuously: as technology changes, as the competition changes, as the population and its demands change. I believe you said that you have watched the service's being eroded in Prince Edward Island; except today we are carrying more traffic than we ever have, both people and goods, on these eroded services. I do not think it is services that have been eroded; I think basically what we have done is have fewer people involved in them, but this comes about with change, technological improvement, and capital expenditure.

As to Charlottetown, I indicated this morning that we are reviewing it. I am aware that it was an efficient terminal; within the confines of the people there, they have done a good

[Translation]

Le fait qu'ils songent à fermer le centre des messageries du CN à Charlottetown me semble tout simplement inconcevable, à cause de l'aspect du service offert, du service qui est assuré aux commerçants de la région de Charlottetown, aux pêcheurs, aux fermiers, à l'industrie touristique, et ainsi de suite, des régions éloignées. Les messageries du CN offrent un service à toute la région de l'Île du Prince-Édouard. Ce n'est peut-être pas le meilleur service au monde mais les gens qui s'en prévalent s'en accommodent.

Je crois que le bureau des messageries de Charlottetown est l'un des plus efficaces de tout le réseau. Par rapport aux normes de productivité du CN même, le bureau de Charlottetown a toujours donné un rendement élevé et pour les deux derniers mois, sa cote d'efficacité atteint presque 96 p. cent. Je ne comprends donc pas que vous ayez l'intention de vous retirer de l'I.P.É.

J'apprends avec soulagement ce matin que la décision de fermer le bureau des messageries va être réexaminée. Vous me permettez, monsieur le président, de poser quelques questions additionnelles. Le Dr Bandeen peut-il m'assurer que les mises à pied qui devaient débiter en février seront retardées jusqu'à ce que cette nouvelle étude soit terminée? Combien de temps devons-nous patienter, face à cette menace de mises à pied? Combien de temps devons-nous attendre pour savoir ce qu'il adviendra du bureau des messageries du CN à Charlottetown?

Le président: Dr Bandeen.

M. Bandeen: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour répondre à la première partie de votre question, cet aspect m'a toujours causé certaines difficultés. On nous demande de ne pas agir comme une entreprise commerciale. Comment donc devons-nous agir? Si nous ne devons pas prendre pour critères les pratiques commerciales courantes, quoi, alors? En réponse à une question, ce matin, j'ai dit que la compagnie des chemins de fer nationaux du Japon accuse un déficit de \$4 milliards; j'ai bien dit un déficit, non pas des recettes. Devrions-nous prendre ce chiffre comme critère? Il faut une norme. J'insiste sur le profit; j'insiste sur le profit net découlant d'un investissement parce que cela correspond aux normes d'efficacité de l'entreprise. Si vous en connaissez d'autres, dites-le; je les étudierai avec plaisir. Je n'en connais pas d'autres. Nous ne traitons pas à la légère notre responsabilité d'assurer à notre pays un service de transport efficace. Cela suppose toutefois des modifications constantes, au fur et à mesure des modifications de la technologie, de la concurrence, des besoins de la population. Vous avez, je crois, dit avoir été témoin de la détérioration des services à l'Île du Prince-Édouard; sauf qu'aujourd'hui, nos services détériorés de transport de marchandises et de voyageurs sont plus achalandés que jamais auparavant. Je ne crois pas que les services se soient détériorés; je crois qu'en fin de compte, nous y avons intéressé moins de gens, résultat sans doute des changements, des perfectionnements technologiques, des dépenses de capital.

J'ai indiqué ce matin que nous allons réexaminer le cas de Charlottetown. Je sais qu'il s'agissait d'un bureau efficace; la population locale y a fait du bon travail. J'en suis fort aise.

[Texte]

job. I am quite appreciative of this. But if over-all it is not an economic part of the operation, it still does not save it to be running efficiently. But we undertake to do a review of Charlottetown, and I am hopeful to have an answer for you in January, well in advance of the layoffs, which I believe are in the last part of February.

The Chairman: Mr. Gass.

Mr. Gass: Mr. Chairman, also on the ferry system, I notice in the report that in the year this report is referring to—I believe it was this past year—the end result was a profit of \$8.8 million, and this is referring to CN's marine division, the ferry service. With those figures in front of me, again, although I cannot condemn an enterprise for trying to be efficient, I cannot understand why, when they are showing an \$8.8 million profit, they are considering raising the rate substantially in the forthcoming year.

• 1555

Mr. Bandeen: Mr. Chairman, if I may, we in CN have no control over the rates, as you probably know. We operate the ferries; we own them now; they have been given to us by the federal government. We do not have control over the rates charged the public; that is in the hands of the government and we sign a contract with the government to collect the fares, take whatever revenue there is, plus this contractual sum of money, and that is our revenue.

Now, whether the fares go up or down is totally out of our hands; it is the decision of the government of the day.

I would like to speak to that profit of CN Marine, and I hope you keep in mind that we have to replace most of this fleet over the next five or six years and that a new ferry, the new one that is being built for Prince Edward Island, is in the \$50 million range. So we have to have a considerable amount of profit built up in anticipation of these replacements.

Mr. Gass: Carrying on on that line, Mr. Chairman, regarding the new ferry that is being built for the run between Cape Tormentine, New Brunswick and Borden, Prince Edward Island, to replace the *Abbey* which, as you say, has been in service for something like 33 to 37 years, when the tender was awarded, we were advised, through CN Marine, that the new ferry would be in service by June 1981. Just recently, I have been informed that the new ferry should be completed and in service by ice time, season 1981-1982.

Unofficially, I was informed that there was a problem with the gauge or the thickness of the steel being used to construct the new ferry, the problem being that the steel was not heavy enough. I would like to know if this is a problem of the nature which I have just described, and if it is, does the problem arise because the specifications were wrong or not being followed?

Mr. Bandeen: I am sorry, but if it is a problem, I am not aware of it. I will certainly check it out for you immediately

[Traduction]

Mais si, dans l'ensemble, cet aspect du service n'est pas rentable, le fait d'être efficace ne le rachètera pas. Nous nous engageons à réexaminer la situation à Charlottetown et je compte pouvoir vous donner une réponse en janvier, bien avant la date des mises à pied, fixée, je crois, à la fin de février.

Le président: M. Gass.

M. Gass: Monsieur le président, au sujet du service de traversier, je vois que le rapport pour l'année à laquelle il se rapporte—je crois que c'était l'année dernière—fait état de profits de \$8,8 millions, se rapportant à la division maritime du CN, au service de traversier. À la lumière de ces chiffres, encore une fois, je ne puis reprocher à une entreprise de vouloir être efficace, mais je conçois mal qu'en dépit de ces profits de \$8,8 millions, on songe à augmenter sensiblement les taux l'année prochaine.

M. Bandeen: Permettez, monsieur le président, comme vous le savez sans doute, la fixation des taux ne relève pas du CN. Nous exploitons les traversiers; nous en sommes maintenant propriétaire; nous les avons reçus du gouvernement fédéral. La fixation des taux que doit payer le public ne relève aucunement de nous; c'est le gouvernement qui les fixe. Nous signons des ententes avec le gouvernement pour percevoir le prix des passages, toucher les recettes, quelles qu'elles soient, en plus d'un montant fixé par entente contractuelle, et c'est ce qui constitue nos revenus.

Que les taux montent ou baissent, nous n'y sommes pour rien; cela relève entièrement du gouvernement au pouvoir.

J'aimerais maintenant parler des profits de la division maritime du CN et je veux vous rappeler que nous devons remplacer la majeure partie de la flotte d'ici les 5 ou 6 prochaines années. Les nouveaux traversiers, ceux qu'on construit maintenant pour l'Île-du-Prince-Édouard, coûtent aux environs de \$50 millions. Il nous faudra donc accumuler des profits assez substantiels en prévision de ces dépenses.

M. Gass: Poursuivant dans la même veine, monsieur le président, au sujet du nouveau traversier en construction pour remplacer le *Abbey* qui assure le service entre Cap Tormentin, Nouveau-Brunswick et Borden, Île-du-Prince-Édouard, depuis quelque 33 à 37 ans, selon vous, la division maritime du CN nous avait informés, au moment de l'octroi de la soumission, que le nouveau traversier serait en service dès juin 1981. Récemment, on m'a prévenu que le nouveau traversier sera vraisemblablement en service pour la saison des glaces 1981-1982.

Officieusement, j'ai appris que l'épaisseur de l'acier de construction pose certains problèmes, que l'acier ne serait pas suffisamment résistant. Je voudrais savoir s'il s'agit d'un problème de la nature de celui que je viens d'exposer et, le cas échéant, résulte-t-il d'une erreur dans le devis ou du défaut de s'y conformer?

M. Bandeen: S'il existe un problème, je l'ignore, je regrette. Je vais me renseigner immédiatement et tenter de vous donner

[Text]

and try to give you a specific answer to it. I have not been informed that there is a problem with the steel in the ferry.

Mr. Gass: Following on, Mr. Chairman, I have a news sheet from CN Marine. It is a monthly or so publication, I guess, advising that CN Rail has provided extra insulated boxcars for Prince Edward Island to move our potatoes, which is of real importance to the economy of the Island. Can you tell me how many boxcars were actually provided for this season?

Mr. Bandeon: Again, I do not have that information immediately handy. I will get it for you and give it to you.

My understanding is that we are moving the potatoes as required. I have not heard any complaints and I usually do hear them immediately on potatoes, but I will take a look at it.

I believe we were going to actually test some of these super-therm boxcars in Prince Edward Island and I will also get you the information on those.

Mr. Gass: Mr. Chairman, through you, there has been quite a move by the producers of potatoes on the Island to go from boxcars to trailers, that they would be moved by tractor-trailer. Is that a move that is being encouraged by CN Rail?

Mr. Bandeon: As I remember, we are moving a considerable number of these trailers on the inland by flatcar to destination and, from our viewpoint, there are advantages, depending on the size of the load and the destination, to having it moved on a trailer and then on a piggyback on the mainland. But I think our people have been working very closely with the producers and also with the Government of Prince Edward Island on this whole transportation aspect; it is a cooperative effort.

Mr. Gass: One other quick question, Mr. Chairman.

Your flatcars, piggyback trailers with potatoes: can they move anywhere in Canada? Or is there a problem in some areas with clearance of underpasses?

Mr. Bandeon: I am not aware of any problems of clearance in underpasses in Canada. There are a couple of places in the city of Montreal where it is impossible, but we would normally not put potatoes in those locations, anyway. There are some clearance problems in the United States but there are none in Canada.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): You have another couple of minutes, Mr. Gass, if you would like to question further.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman, but I would rather you move on to some of the chaps on the other side.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

Je ne répéterai pas, monsieur le président, tout ce qui s'est dit parce que je pense que l'on connaît à peu près tous les mêmes problèmes en matière de transports. C'est un grand

[Translation]

une réponse précise. On ne m'a parlé d'aucun problème au niveau de l'acier de construction du traversier.

M. Gass: Je poursuis, M. le président. J'ai ici un communiqué de la division maritime du CN; il s'agit d'une publication mensuelle, je crois. J'y lis que le CN a fourni des wagons couverts isothermes pour le transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui est très important pour l'économie de l'île. Pouvez-vous me dire combien de ces wagons ont été fournis cette saison?

M. Bandeon: Je n'ai pas ce renseignement à portée de la main mais je vais l'obtenir et vous le transmettre.

Il semble que nous répondons à la demande de transport des pommes de terre. Je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet, et les plaintes au sujet des pommes de terre me sont généralement transmises immédiatement; je vais tout de même vérifier.

Il semble que nous devons mettre à l'essai un certain nombre de ces wagons couverts isothermes à l'Île-du-Prince-Édouard et je vais vous fournir les renseignements à ce sujet également.

M. Gass: M. le président, par votre entremise, il semble que les producteurs de pommes de terre de l'île favorisent le transport de leur produit par camion remorque plutôt que par wagon couvert. Le CN est-il d'accord avec ce changement?

M. Bandeon: Si mon souvenir est exact, nous transportons un bon nombre de ces remorques par rail, sur des wagons plats et nous considérons qu'en certains cas, compte tenu de l'importance du chargement, de la destination, il pourra être avantageux de combiner le transport par remorques routières, tantôt acheminées sur wagons plats. Je crois que nos gens travaillent en étroite collaboration avec les producteurs et avec le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard au sujet de cet aspect du transport; il s'agit d'un travail de collaboration.

M. Gass: Une question rapide, M. le président.

Vos wagons plats, vos remorques de ferroutage peuvent-ils circuler à la grandeur du Canada? La hauteur libre dans les viaducs ne pose-t-elle pas des problèmes dans certaines régions?

M. Bandeon: Je n'ai eu connaissance d'aucun problème de dégagement dans les viaducs au Canada. A Montréal, il existe quelques endroits où le dégagement ne serait pas suffisant, mais nous ne livrerions pas de pommes de terres à ces endroits de toute façon. Il existe des problèmes de dégagement dans les viaducs aux États-Unis, mais pas au Canada.

M. Gass: Merci, M. le président.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Il vous reste quelques minutes, M. Gass, si vous désirez poser d'autres questions.

M. Gass: Merci, M. le président, mais je préfère céder la parole à ces messieurs de l'autre côté.

The Acting President (Mr. Campbell (LaSalle)): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. President.

I will not repeat what has already been said, because I believe we are faced with more or less the same transportation problems. It is a big country and it is very difficult to solve

[Texte]

pays, et il y a de grandes difficultés à régler les problèmes. Il faut dire aussi que l'on fait des efforts, même si des fois c'est lent.

Aujourd'hui cependant, monsieur le président, j'aimerais attirer l'attention de M. Bandeen sur une région assez éloignée, à savoir celle du Saguenay-Lac St-Jean. Étant donné notre isolement il nous faut revendiquer des voies de communication adéquates nous permettant d'avoir accès au marché extérieur, non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi le transport des voyageurs. La région du Saguenay-Lac St-Jean, évidemment, c'est une population de 300,000 habitants avec un taux de croissance normal de 5.4 p. 100 annuellement...

• 1600

Monsieur le président je voudrais soulever le fait suivant: dans la région du Saguenay-Lac St-Jean, depuis quelques années, il y a eu de forts investissements industriels de faits... Il y a Donohue qui a investi plusieurs centaines de millions de dollars; il y a la société Alcan qui a investi près de $\frac{3}{4}$ de milliards de dollars et dont l'usine va commencer à produire cette semaine; il y a la compagnie Abitibi Press and Paper qui fait des investissements pour moderniser ses moulins à papier; il y a également la compagnie Consolidated Bathurst qui modernise ses installations et à Port Alfred ils viennent d'annoncer un autre investissements de \$85 millions pour moderniser leurs machines et augmenter la production. Il y a quand même l'Hydro-Québec; il y a quand même les gouvernements provincial et fédéral qui font des investissements très sérieux dans cette région.

Monsieur le président, nous avons eu un problème de durée de transport pour voyager entre Chicoutimi et Montréal. Présentement il faut à peu près 10 heures pour se rendre à Montréal, or, avec l'équipement que nous avons présentement, nous pourrions effectuer le trajet Chicoutimi/Montréal en 8 heures. Je suis convaincu, et je pense que M. Bandeen est au courant, nous pourrions en améliorant les courbes et la vitesse de nos trains arriver à une durée de trajet plus acceptable de 6 heures entre Chicoutimi et Montréal. L'état actuel des infrastructures, évidemment, influence la rentabilité... Mais en 1978, d'après les derniers chiffres que je possède, je sais que dans notre région le CN faisait un chiffre d'affaires de \$50 millions. Je pense qu'en 1980, quand même, le chiffre d'affaires a considérablement augmenté, et avec tous les investissements que je viens de nommer le chiffre d'affaires va augmenter considérablement encore.

Monsieur le président, comme je le disais, nous vivons dans une région très éloignée, isolée et je voudrais souligner à M. Bandeen le fait que Via Rail, chez-nous, a quand même des problèmes comme partout ailleurs au pays. C'est long pour aller à Montréal etc... Mais c'est surtout de côté des messageries qu'il y a eu des décisions de prises et c'est très difficile à digérer. Voici quelques exemples de la situation.

Pour envoyer un colis de Montréal à Chicoutimi et Jonquière, il en coûte \$7.75. Au nom de la rentabilité on vient de prendre des décisions! Et pour se rendre à Ville de La Baie qui est à dix milles plus loin, on vient de mettre une charge

[Traduction]

some of its problems. Efforts are being made though, even if we don't always get immediate results.

Mr. President, I would now like to draw Mr. Bandeen's attention to a rather remote region, namely that of Saguenay-Lac St-Jean. Given our remote geographic location, we must insist on adequate communication systems which would give us access to the outside market, not only for the movement of goods, but a passenger service as well. The Saguenay-Lac St-Jean region has a population of 300,000 and a normal annual growth rate of 5.4 per cent...

Mr. Chairman, I would like to point out to you that the Saguenay-Lac St-Jean region has been the object of important investments in the last few years. As a matter of fact, there is Donohue who has invested several hundred millions of dollars; there is Alcan who has invested close to three quarters of a billion dollars; there is Abitibi Press and Paper who has modernized its paper mills; there is also Consolidated Bathurst who is also modernizing its installations and who has just made public an investment of some \$85 millions to modernize its machinery and increase production at this Port Alfred plant. We also have Hydro Quebec as well as the Federal and Provincial governments who are investing quite heavily in our region.

Mr. Chairman, the travel time between Chicoutimi and Montreal poses a problem. At the moment, it takes about ten hours to get to Montreal. With the present equipment, we could make it in eight hours, but I am convinced, and I believe Mr. Bandeen is also, that we could, by eliminating some curves and improving the speed of our trains, cut the travel time between Chicoutimi and Montreal to a more acceptable six hours. The state of the roadbed and rolling stock, obviously, makes it an unpaying proposition... But, even at that, according to the latest figures at hand, in 1978, CN's turnover in our region amounted to \$50 millions and I believe that for 1980, that figure has been increased considerably. Now, with all the new investments I have just mentioned, its turnover should increase again quite substantially.

Mr. Chairman, as I have already mentioned, we live in a remote area of the Province and I would like to point out to Mr. Bandeen that Via Rail is experiencing there the same kind of problems as elsewhere. It takes a long time to get to Montreal, etc. But the decisions made concern more specifically the Express Service, and that is hard to take. Here is the situation.

It costs \$7.75 to send a parcel from Montreal to Chicoutimi or Jonquière. In the name of profitability, decisions have now been made! To take the same parcel to Ville de La Baie, ten miles away, there is an additional charge of \$11.30, so that

[Text]

supplémentaire de \$11.30 du colis, ce qui fait qu'au lieu de coûter \$7.75, il en coûtera dorénavant \$19.05 du colis pour faire dix milles additionnels, quand il en coûte \$7.75 pour faire les 300 milles entre Montréal et Chicoutimi. A mon avis c'est très difficile à accepter, cela, monsieur le président. Je voudrais suggérer à M. Bandeen ici, une solution qui serait acceptable pour des régions terminales comme la nôtre. On pourrait ajouter, à Via Rail, un wagon supplémentaire qui effectuerait le même trajet et qui serait tiré avec le même engin. Ce qui ne coûterait pas plus cher de transport. On pourrait ajouter à mon avis, pour une région terminale comme la nôtre, un wagon où on y mettrait tous les colis à être expédiés dans une région comme la nôtre, pour ensuite en faire la distribution une fois rendus à destination.

• 1605

Monsieur Bandeen, j'espère que cette suggestion sera acceptée et sera évaluée à sa juste valeur. Pour une région terminale, comme je l'ai dit tout à l'heure, je pense qu'on pourrait très bien associer Via Rail et CN dans des vocations très spéciales, telle l'expédition des colis. J'aimerais connaître, dans un premier temps, les réflexions de M. Bandeen sur cela, pour revenir ensuite à une autre suggestion qui, à mon avis, pourrait peut-être faire boule de neige.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: On your question in general, I am aware of the significant growth you have referred to in the various firms that are expanding there which has a significant effect on our freight movement out of that region of Quebec. The passenger train from Montreal to Chicoutimi was the subject of a case before the CTC within the last year or so which finally was settled and a new schedule drawn up for the train. To get a significant further reduction in the number of hours of that train will involve an expenditure of capital to improve some of the curves and grades of the track. It can be done. We have the knowledge to do it and there is the equipment available, although I believe it will take some time to get it.

This is a decision that basically will remain with VIA Rail. If they want the service we certainly can perform it for them and produce it. It will be expensive but perhaps in the context, it will turn out to be the proper method of transporting people. I am not saying it is, I do not know. I understand one of the difficulties with rail transport from Chicoutimi is that you can drive in something less than five hours, four and a half hours I have been told, so it makes it very difficult to compete with a circuitous route that takes eight hours and which even at the best of times, will probably take six hours.

Mr. Benjamin: It tells you something about your operations.

Mr. Bandeen: Well, it tells us the geography we go through, the territory and the direction we go.

[Translation]

instead of costing \$7.75, it will now cost \$19.05, because of the additional ten miles, while transport of the parcel over a distance of 300 miles, between Montreal and Chicoutimi, will still cost \$7.75. In my opinion, this is hard to accept. Mr. Chairman, I would like to suggest to Mr. Bandeen an acceptable solution to the problems created by terminal regions such as ours. One extra railway car could be added to the Via Rail passenger train and pulled by the same engine, at no extra cost. In my opinion, all the parcels for a terminal region such as ours could be carried in one extra railway car and when that car reached its destination, the parcels would then be distributed.

Mr. Bandeen, I do trust that you will give due consideration to this suggestion. I think that it should be expected of Via Rail and CN that they pool their resources and give terminal regions the Express service they require. I would first of all like to get Mr. Bandeen's reaction to this suggestion, and then come back with a second suggestion which, in my opinion, might grow as it spreads.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): M. Bandeen.

M. Bandeen: Quant à votre question, dans les grandes lignes, je suis au courant de l'expansion économique que prennent les diverses entreprises que vous avez nommées, et de la demande de transport de marchandise accrue qui en résulte dans cette région du Québec. Une cause portant sur le train de voyageurs entre Montréal et Chicoutimi a été entendue par la CCT récemment, a finalement été réglée et a donné lieu à l'établissement d'un nouvel horaire. Pour réduire encore de façon appréciable la durée du trajet, il faudrait éliminer ou corriger certaines courbes et certaines pentes de la voie ferrée, au prix d'immobilisations importantes. Nous avons la compétence nécessaire pour le faire, nous avons également le matériel, mais je crois qu'il faudrait tout de même un certain temps pour l'obtenir.

Il s'agit d'une décision qui, finalement, relève de VIA Rail. S'ils nous demandent de le faire, nous le ferons certainement. Ce seront des modifications coûteuses mais dans le contexte actuel, ce moyen de transport des voyageurs s'avérera peut-être le plus commode. Je n'affirme rien; je ne le sais pas. Il me semble que la principale difficulté découle du fait que le trajet de Chicoutimi peut se faire en automobile en moins de cinq heures (on m'a dit 4 ½ heures) tandis que par train, il faut compter huit heures; il est bien difficile, avec notre voie ferrée sinueuse, de faire concurrence à l'automobile, d'autant plus que même dans des conditions idéales, le trajet en train ne prendra probablement jamais moins de six heures.

M. Benjamin: Cela donne une idée de votre efficacité.

M. Bandeen: Bien, cela donne une idée de la géographie du territoire à desservir et de notre attitude vis-à-vis de ces problèmes.

[Texte]

Also your suggestion of moving the express on VIA trains into the areas that are not served heavily by other competitive methods is a good one. I will certainly get our people to look into it. I cannot promise you anything. We do do that in certain parts of the country now. It is perhaps a solution to some of the remote areas that do not have adequate competition.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, vous savez, le CN, on l'a toujours décrit dans nos politiques comme un lien unificateur dans ce pays, et vous savez que dans des régions éloignées comme la nôtre, évidemment, à cause de plusieurs contraintes géographiques, comme vient de le dire M. Bandeen, il est vrai qu'on rencontre beaucoup de difficultés. Cependant, je voudrais encore une fois suggérer une solution. La région du Saguenay-Lac-St-Jean et le nord du Québec en particulier est la région où on produit peut-être présentement le plus d'électricité et le plus d'énergie hydro-électrique au monde.

Monsieur le président, j'aimerais proposer qu'on fasse une étude, en étroite collaboration avec les deux paliers de gouvernement, afin de se munir d'un train électrique qui serait directement relié avec un nouveau parcours entre Chicoutimi et Québec; puisque le parcours Québec-Montréal est très bien organisé avec des stations très rapides, avec une infrastructure très, très bien montée, où il y a quand même des voies très rapides en direction de Montréal.

• 1610

Monsieur le président, ceci pour vous dire que nous sommes une des seules régions, à cause de notre géographie, et à cause du temps que ça prend pour aller de Montréal à chez nous, à ne pas avoir de *piggyback*. À mon avis, avec des trains électriques, c'est là que le CN jouerait vraiment son rôle, puisqu'on pourrait ajouter à une région comme la nôtre des *piggyback* qui seraient les bienvenus auprès des grosses compagnies qui se développent à un rythme formidable en ce moment au Québec. Le CN contribuerait, à mon avis, à diminuer peut-être les coûts de transport de 30 p. 100 pour une région éloignée comme le nôtre; et c'est vraiment là que le CN pourrait jouer son rôle d'unificateur dans ce pays. C'est pour cette raison, monsieur le président, que je soumetts à votre attention cette idée. On pourrait faire un effort pour faire une étude dans ce sens, puisqu'au pays, il n'y a pas de trains électriques comme en Europe. Évidemment, en Europe, la densité de la population est plus forte, et donc les marchandises sont plus abondantes. Je pense toutefois, monsieur le président, que dans une région telle que le Saguenay-Lac-Saint-Jean, l'expérience serait très valable avec un nouveau parcours, et la conséquence en serait l'augmentation du nombre de voyageurs et des tonnes de marchandises dont le CN a besoin pour rentabiliser ses opérations. Merci, monsieur le président, et j'attends les commentaires de M. Bandeen à ce propos.

Mr. Bandeen: I think your suggestion of an electrification of the line fits in with some of the questions that were being

[Traduction]

Votre suggestion d'assurer, dans les régions peu fréquentées, un service de messagerie combiné aux trains de VIA me semble excellente. Je vais certainement demander à nos gens de l'étudier. Je ne vous promets rien. Nous l'avons fait dans certaines régions du pays. Peut-être est-ce la solution au problème du transport dans les régions isolées, en présence de concurrence insuffisante.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): May I remind you, Mr. Chairman, that the CN has always been described as the unifying link in this country. Obviously, remote regions such as ours, because of various geographic constraints, as Mr. Bandeen has just mentioned, are faced with great difficulties. I would nevertheless like to make a suggestion. The Saguenay-Lac St-Jean region, and more specifically Northern Quebec, is probably the greatest producer of electricity, of hydro-electric power, in the world at the moment.

Mr. Chairman, I would like to suggest that a very thorough study be made, jointly with both levels of government, of the advisability of putting into service an electric train on a new route which would link Chicoutimi and Quebec, the Quebec/Montreal link being well organized, with good rapid transit trains and modern rolling stock; there are very fast rail links between Quebec and Montreal.

Mr. Chairman, I wish to point out that because of our geographic location and because of the travel time involved, we are one of the only regions without a piggyback service. In my opinion, CN would really be playing its role if it were to put piggybacks in service in our region, for which the big companies developing at a tremendous rate in Quebec at the moment, would be most grateful. CN could thereby contribute to a reduction of maybe 30 per cent of the transportation costs in remote areas such as ours; and it is really in that sense that CN could play its role as unifying link in this country. For this reason, I am putting the above suggestion to you, Mr. Chairman. Efforts should be made to study this matter because in this country, contrary to Europe, there are no electric trains. Of course, in Europe, the density of population and the resulting increased demand for transport of merchandise warrant it. I nevertheless believe, Mr. Chairman, that an electric train, on a new route, should be tried out in the Saguenay-Lac St. Jean area; I also believe that both passenger and freight traffic would thereby be increased and the CN would benefit from this added business which it needs to operate at a profit. Thank you, Mr. Chairman. I now await Mr. Bandeen's comments.

M. Bandeen: Votre suggestion d'électrifier les voies ferrées correspond bien aux questions posées ce matin au sujet de

[Text]

asked this morning about electrification. I was in the middle of an answer, I believe, when time ran out. On a commercial basis, three things that are required: one is the volume, which I am not sure is in that area, the others are a constant source of supply of power, which definitely there is in that particular area. I think the electrification of any part of the railway, whether in your region or anywhere else in the country, is going to have to be undertaken as part of a long range national policy, with a thorough understanding that the country, as a whole, is going to invest a lot of money in the initial instance in order to reap a benefit in the long term. But we had better make sure that we are going to get the benefit in the long term. In your case, I think there would be no question of the power, and there are other places in the country where the greatest difficulty we would have would be in getting a constant supply of power that would meet our requirements to operate the trains.

Le président suppléant (M. Campbell (LaSalle)): Merci beaucoup, monsieur Dionne.

The next questioner is Mr. Crouse.

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to refer to the data that was provided to us, under the date December 12, on the implementation and impact of certain system-wide programs now being implemented to rationalize CN Express operations. There is a considerable amount of interesting information in these documents, and while I do not agree with some of the terminology used and the excuses given, still it does make interesting excuses for what is, in effect, being proposed and, I am afraid, may well be carried out.

I would like to refer Mr. Bandeen to his own opening statement, listed in that document under date December 3, which was made before the Senate committee. On page 2, you stated—and I am quoting now from the fourth paragraph:

By 1970, CN Express' shipments had dropped below \$12 million, and although revenues reached \$80 million, the bottom line was a deficit of \$14 million. At that time CN Express employed 7,700 people.

Then, on page 3, you state:

All through the 1970s competition gnawed away at CN Express. By 1980, shipments were down to \$7 million. Although cost control programs had closed 24 smaller terminals, reduced territorial coverage, lowered equipment inventories and decreased the manpower level from 7,700 to 5,443 at the end of 1979, this was not enough to offset the combined effects of lower volumes and inflationary cost increases.

• 1615

In the next paragraph, you state:

[Translation]

l'électrification. J'ai été interrompu pendant ma réponse, je crois, faute de temps. Sur le plan commercial, trois éléments sont indispensables: premièrement, le volume qui, dans votre cas, serait je crois, insuffisant. D'autre part, une source constante d'énergie; dans votre cas, il ne se pose évidemment aucun problème à ce sujet. Je crois que l'électrification d'un tronçon de voie ferrée, que ce soit dans votre région ou ailleurs au pays, devra se faire dans le cadre d'un programme national d'électrification à long terme et qu'il devra être clairement établi que le pays tout entier aura à investir des sommes considérables au départ pour en tirer des avantages à long terme. Il va falloir tout d'abord s'assurer qu'on en tirera des avantages à long terme. Dans le cas de votre région, la question de l'électricité ne se pose pas tandis que dans d'autres régions, nous pourrions avoir certaines difficultés à s'assurer d'une source constante d'énergie qui puisse répondre à nos besoins.

The Acting Chairman (Mr. Campbell (LaSalle)): Thank you very much, Mr. Dionne.

M. Crouse sera le prochain intervenant.

M. Crouse: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais me reporter aux documents que vous nous avez remis, datés du 12 décembre, au sujet de la mise en application et de l'impact de certains programmes se rapportant à tout le réseau, visant à rationaliser le service des messageries du CN. Ces documents contiennent une mine d'information et bien que je ne sois pas toujours d'accord avec les termes employés ni avec les prétextes invoqués, ce sont tout de même des prétextes intéressants pour justifier une démarche qui, j'en ai bien peur, va se concrétiser.

Monsieur Bandeen, veuillez vous reporter à votre propre exposé d'introduction devant la commission sénatoriale, document du 3 décembre. Au quatrième paragraphe de la page 2, vous disiez, et je cite:

Dès 1970, le chiffre d'affaires des messageries du CN était tombé en deça de \$12 millions et bien que les recettes aient atteint \$80 millions, le tout s'est soldé par un déficit de \$14 millions. A ce moment là, les messageries du CN comptaient 7,700 employés.

Puis, à la page 3, vous disiez:

Tout au long des années 1970, la concurrence est venue rogner les affaires des messageries du CN, de sorte qu'en 1980, le chiffre d'affaires était tombé à \$7 millions. Malgré des programmes de contrôle des coûts ayant entraîné la fermeture de 24 petits centres et réduit le territoire desservi, et malgré une réduction des inventaires de matériel et de main-d'œuvre (qui était passée de 7,700 à 5,443 à la fin de l'année 1979), ces mesures n'ont pas suffi à parer aux effets combinés de la diminution du volume des affaires et de l'inflation des coûts d'exploitation.

Dans le paragraphe suivant, vous dites:

[Texte]

To provide better focus on the problem, CN Express was established as a separate division in 1976. That year, the deficit was \$34 million by 1979 it was \$50 million.

Obviously, we are going backwards quickly, and my question to Dr. Bandeen is: Who actually was minding the store, just to refresh my memory, during that period? Was any disciplinary action taken against management for not trying to correct this situation before it became necessary, in effect, to stop closing down the greater part of the operation?

Mr. Bandeen: First, that is a double-edge question. We indicate that in 1970 the express level was \$12 million, the number of people 7,700. Action was taken almost immediately. Rapidex was introduced as a new service in 1972. The productivity was increased dramatically. Twenty-four of the smaller terminals were eliminated over this period of time, and even with this, and with significant reductions in the numbers of people that were involved, the traffic still was eroding. The deficit was getting worse.

Once you are in a deficit position in a high inflationary period, you have great difficulties, as I am sure you all know, because a 10 per cent increase in your expenses takes 15 to 20 per cent of your revenue just to cover it. This was what happened during the 1970s. We recognized the seriousness of the problem, and set express up as a separate division, and strengthened their management initially and then indeed strengthened it considerably in 1977-78. We tried to experiment with marketing with increased productivity to see whether or not we could indeed stem the loss, and we were hopeful that we could. Time has proved that we were unsuccessful in that.

What we are doing now is trying to reduce the number of terminals. We still want to move express in all parts of the country. We still intend to offer our express service from coast to coast. We are going to try to do it with a limited number of terminals and utilize local truckers to attempt to reduce our cost and allow us to break even or make some money on the express business.

Mr. Crouse: My next question then, Mr. Chairman.

I notice that you stated, "during 1980 a further 23 terminals will be closed". And in the very next paragraph you say:

Over the years, CN Express has gone from a position of dominance in the marketplace to less than 5 per cent of the less-than-truckload market and 2 per cent of the package business.

So clearly, Mr. Chairman, closing the terminals is not the answer. I would like to ask you whether or not you have ever considered improving your service? Dominion Stores in Canada, they are expanding their outlets, and they use a catchy little slogan "It is Mainly Because of the Meat". Loblaw's has a slogan, and Steinberg's has a slogan, as well as

[Traduction]

Pour mieux pouvoir étudier le problème, le CN Express a été constitué en division distincte en 1976, année au cours de laquelle son déficit fut de \$34 millions. En 1979, le déficit atteignit \$50 millions.

Il est évident que nous avançons rapidement à reculons et ma question au Dr. Bandeen est la suivante: Simplement pour rafraîchir ma mémoire, qui dirigeait réellement cette division, pendant cette période? Une mesure disciplinaire quelconque fut-elle prise contre la direction pour ne pas avoir essayé de remédier à cette situation avant que cela ne devienne effectivement nécessaire, pour empêcher de mettre fin à la plus grande partie des opérations?

M. Bandeen: D'abord, c'est une question à deux tranchants. Nous indiquons qu'en 1970 le chiffre d'affaires du CN Express était de \$12 millions et le nombre de ses employés de 7,700. Certaines mesures furent prises presque immédiatement. Rapidex fut créé à titre de nouveau service en 1972. La productivité augmenta très rapidement. Vingt-quatre des plus petites gares terminus furent fermées pendant cette période mais, en dépit de cela et de réductions significatives du nombre des employés, le trafic continuera à diminuer et le déficit augmenta.

Lorsque vous êtes en déficit au cours d'une période très inflationnaire, vous éprouvez de grandes difficultés, comme vous le savez tous j'en suis sûr, parce qu'une augmentation de 10 pour cent de vos dépenses mobilise entre 15 et 20 pour cent de vos recettes pour la compenser. C'est ce qui arriva au cours des années 1970. Nous avons réalisé l'importance du problème et constitué le CN Express en division distincte, renforcé sa direction au début et renforcé encore celle-ci considérablement en 1977-78. Nous avons fait des expériences de mise en marché, avec une productivité accrue, pour voir si nous pouvions ou non arrêter les pertes et nous espérions pouvoir le faire. L'expérience a prouvé que cela, nous a été impossible.

A présent nous essayons de diminuer le nombre de gares. Nous voulons toujours transporter des colis express dans toutes les parties du pays. Nous voulons toujours offrir notre service express d'un bout du pays à l'autre. Nous essayons de le faire avec un nombre limité de gares terminus et utilisons des camionneurs locaux pour essayer de diminuer nos coûts et nous permettre de faire nos frais et même de gagner un peu d'argent sur le service express.

M. Crouse: Ma prochaine question alors, monsieur le président.

Je remarque que vous avez indiqué que: «Au cours de 1980, 23 autres terminus seront fermés». Et dans le paragraphe suivant, vous dites:

Au cours des ans, le CN Express est passé d'une position de domination du marché à moins de 5 pour cent des expéditions en détail et de 2 pour cent des expéditions de colis.

Alors, il est clair, monsieur le président, que fermer les terminus ne constitue pas la solution. Je voudrais vous demander si vous avez jamais considéré la possibilité d'améliorer votre service? Les magasins Dominion du Canada augmentent le nombre de leurs magasins et ils utilisent un petit slogan facile à retenir: «C'est surtout à cause des viandes». Loblaw's a un

[Text]

other stores. You read "It is Hard Not to Think of the Bay". I wonder if you have ever thought of advertising, "Ship CN for Safety and Service" or "Service With Satisfaction" and then making a determined effort to live up to that slogan. It is hard for me, as the member of Parliament for the South Shore, for example, to understand why you have ordered the removal—I find this, as do my people, hard to believe and hard to understand—in your notice of November 5, of the agency positions at Rockingham, Windsor Junction, Upper Musquodoboit, and Yarmouth—those four are outside my constituency—and then you list Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne and Barrington Passage. Seven out of 11 of the express agencies to be closed are in my constituency.

• 1620

You list then the station buildings to be closed: Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne, Barrington Passage, as well as Upper Musquodoboit; and seven out of those eight place names are in my constituency. I wonder what would have to be done down there to make it possible for you people to exist; and I will give you a quick run-down of what I mean.

In the Chester area, the hardboard plant has been taken over by Masonite of Canada and it is being expanded, as Halbold Hardboard Industries has been and the shipbuilding and yacht-building industries in that area. So there you have small packaging as well as some larger packaging which must be coming into those industries. You closed that down in Chester.

In Mahone Bay we have one of the largest industrial pipe manufacturing plants, run by the Atlantic Bridge Company, you would find anywhere in eastern Canada, as well as some small yacht construction and other little ancillary industries.

In my home town of Lunenburg, National Products, which has the largest fish-processing plant in North America, last year expanded that plant by something like \$6 million, so if it was large before, it must now be one of the greatest in the world.

We have seen the Town of Bridgewater grow from less than 4,000 to close to 8,000 because of the advent of Michelin, a tire company which started out with 500 and then went to 1,000 and I believe now employs something like 1,500, and all the other ancillary industries which were always there are still existent, such as the Acadia Gas Corporation. The shipment of Christmas trees has expanded.

You go on up the shore to Liverpool. Bowater's Mersey plant has expanded in Liverpool, as has the Mersey Fisheries plant, and the steel and engine products plant.

[Translation]

slogan, Steinberg a un slogan et les autres magasins aussi. Vous lisez: «Il est difficile de ne pas penser à la Baie». Je me demande si vous avez jamais pensé à faire l'une des publicités suivantes. «Expédiez par le CN pour dormir tranquille et avoir un bon service» ou «Un service qui donne toute satisfaction», puis à nous efforcer de faire en sorte que ce slogan soit vrai. Il m'est difficile, comme député de la rive-sud, par exemple, de comprendre pourquoi vous avez ordonné de fermer... je trouve, comme mes électeurs ceci difficile à croire et à comprendre... d'après votre avis du 5 novembre, qu'il y a des postes vacants dans les bureaux de messageries express de Rockingham, Windsor Junction, Upper Musquodoboit et Yarmouth... qui sont situés hors de ma circonscription... et ensuite que vous indiquiez également Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne et Barrington Passage. Sept des onze bureaux de messageries express qui seront fermés sont situés dans ma circonscription.

Vous donnez ensuite la liste des gares qui seront fermées: Chester, Mahone Bay, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne, Barrington Passage ainsi que Upper Musquodoboit et sept d'entre elles sur huit sont situées dans ma circonscription. Je me demande ce qu'il faudrait faire là-bas pour que vous puissiez continuer d'exister et je vais vous donner un rapide résumé de ce que je veux dire.

Dans la région de Chester, l'usine de panneaux durs a été reprise par la Masonite du Canada et est en cours d'agrandissement, comme les Halbold Industries et les chantiers de construction de navires et de yachts de cette région. Alors, il y a de petites expéditions et certaines plus grosses qui doivent être destinées à ces industries. Or vous avez fermé vos services à Chester.

A Mahone Bay, nous avons l'une des plus grandes usines de construction de tuyaux industriels que vous puissiez trouver dans l'est du Canada; elle est dirigée par l'Atlantique Bridge Company et il existe également quelques petits chantiers de construction de yachts et d'autres petites industries connexes.

Dans ma ville natale de Lunenburg, la National Sea Products, qui y a la plus grande usine de traitement de poisson de l'Amérique du Nord, a agrandi l'an dernier cette usine en dépensant quelque chose comme \$6 millions, alors, si elle était déjà grande auparavant, elle doit être aujourd'hui l'une des plus grandes du monde.

Nous avons vu la ville de Bridgewater passer de moins de 4,000 à près de 8,000 habitants à l'arrivée de Michelin, un fabricant de pneumatiques qui a commencé avec 500 employés, puis est passé à 1,000 et emploie aujourd'hui, je crois, quelque chose comme 1,500 personnes et toutes les autres industries auxiliaires qui étaient déjà là existent toujours, comme l'Acadia Gas Corporation. Les expéditions d'arbres de Noël ont augmenté.

En longeant la côte jusqu'à Liverpool, on peut constater que l'usine Bowater de Mersey s'est agrandie jusque dans Liverpool tout comme l'usine de Mersey du conditionnement du poisson et l'usine de produits sidérurgiques et de moteurs.

[Texte]

You go a little further up the coast to Port Mouton and you find McLeods Fisheries added something like a \$2 million expansion only last year. We have had a new fish company opened up between there and Lockeport, called Polar Bear Fisheries. It has just opened this month.

You go into Lockeport. Granted, there you will find that things have not been so good. The National Sea Products plant, one of the biggest employers, was burned down this spring. It has not yet been re-established or rebuilt, and some 1,200 people in the whole area are affected, unemployed as a result of this. So we do have a rather desperate area there. But Shelburne has the Shelburne Marine. It has a new fish plant on the government wharf in that area. You go on into Barrington and it is flourishing because of the increased impact of the fishing industry.

So my question to you, sir, is what in the name of all that is reasonable has happened to the management of your organization? How much would we have to expand through our own initiative in that area to get you people to go in there and offer service, to maintain that which we always required and always needed and I think we always shall need. You state in your report that you are going to continue servicing small areas. What do you call a small area? If you have to discontinue the service to that area, just where are you going to carry on your service?

I would like to have some straight answers to what are questions put to me. I have put them to the Minister of Transport in the House. He does not seem to know. But I do believe it is incumbent upon you to go to your political masters and ask them—since you say you have to operate within the confines of the legislation handed down, is it not time that you go to your political masters and say, gentlemen, at election time your leader—here is the leader's statement in Halifax, Nova Scotia, when he was pleading for votes, reported in *The Chronicle Herald* of January 26—Prime Minister Trudeau. I will not quote very much, just one or two lines:

We will use revenue raised through energy taxation to make big projects happen, such as railway building.

Do you call this railway building, Mr. Chairman? I call this railway destruction. I call it service destruction.

You have also said in your report that you are going to make every effort to see the displaced workers get other jobs. That is a very fine social gesture, but I am speaking out now, sir, for the needs of the very industries which are established, which are fighting against grave odds to keep growing, and I want to know why you people, in light of all I have put on the record, which you can easily check and ascertain to be correct, have not been able to capitalize on this tremendous increase of potential business which is right there in that particular area, where you are closing down practically everything.

[Traduction]

En remontant encore un petit peu la côte jusqu'à Port Mouton, vous constatez que les McLeods Fisheries ont construit un bâtiment coûtant quelque chose comme \$2 millions l'année dernière. Une nouvelle compagnie de traitement du poisson s'est établie entre cet endroit et Lockeport, elle s'appelle les Polar Bear Fisheries. Elle a ouvert ce mois-ci.

Vous entrez dans Lockeport. J'admets que, là, vous constaterez que les choses n'ont pas si bien tourné. L'usine de la National Sea Products, l'un des plus importants employeurs, a brûlé entièrement au printemps. Elle n'a pas encore été remplacée ou reconstruite et environ 1,200 personnes de toute la région sont en chômage à la suite de cet incendie. Ainsi, nous avons là une région plutôt aux abois. Mais Shelburne a la Shelburne Marine. Elle a une nouvelle usine de traitement de poissons sur le quai du gouvernement, dans cette région. Vous entrez dans Barrington et constatez que cette ville est florissante en raison de l'accroissement de l'impact de l'industrie de la pêche.

Alors, la question que je vous pose, Monsieur, est: qu'est-ce qui a bien pu arriver à la direction de votre organisation alors que tout cela est vrai? De combien devrions-nous nous agrandir, de notre propre initiative, dans cette région, pour vous y attirer et vous faire offrir et maintenir le service que nous avons toujours demandé et dont nous avons toujours eu besoin et dont nous aurons toujours besoin, je crois. Vous indiquez dans votre rapport que vous allez continuer à desservir les petites régions. Qu'appellez-vous une petite région? Si vous devez interrompre le service dans cette région, où allez-vous continuer à offrir?

Je voudrais avoir quelques réponses directes aux questions qui me sont posées. Je les ai posées au ministre des Transports à la Chambre. Il ne semble pas savoir. Mais je suis persuadé qu'il vous appartient d'aller trouver vos dirigeants politiques et de leur demander... puisque vous dites que vous devez fonctionner dans le cadre des lois en vigueur, n'est-il pas temps pour vous d'aller trouver vos dirigeants politiques et de leur dire: Messieurs, pendant la campagne électorale, votre chef... voici le discours du chef à Halifax, Nouvelle-Écosse, alors qu'il quêta les voix, rapporté dans le *Chronicle Herald* du 26 janvier... le premier ministre Trudeau. Je ne vais pas en citer beaucoup, seulement une ou deux lignes:

Nous utiliserons les recettes provenant des taxes sur l'énergie pour réaliser de grands projets, comme la construction de chemins de fer.

Appelez-vous cela construire des chemins de fer, monsieur le président? J'appelle cela détruire des chemins de fer. J'appelle cela supprimer le service.

Vous avez également dit dans votre rapport que vous alliez vous efforcer de faire en sorte que les travailleurs renvoyés obtiennent d'autres emplois. C'est une très belle mesure sociale, mais je parle à présent au nom, Monsieur, des besoins des industries existantes qui luttent contre l'adversité pour continuer et je veux savoir pourquoi vous, à la lumière de tout ce que j'ai dit et que vous pouvez facilement vérifier, vous n'avez pas été capable de profiter de cette extraordinaire augmentation du potentiel d'affaires qui existe là, dans cette région-là, dans laquelle vous fermez pratiquement tout.

[Text]

• 1625

The Chairman: Doctor Bandeen. I might point out to Mr. Crouse there are three minutes of his time left.

Mr. Crouse: I have three minutes left to ask questions?

The Chairman: Well, if you want an answer.

Mr. Crouse: Oh, I want an answer. Yes, thank you.

The Chairman: Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: Again, that was a long question, and I will try to be very brief in the answer.

We are attempting to service all parts of this country in transportation as it is required. We are attempting to introduce new technology, new communications, new methods of transportation. I think that is what we have to do; new methods of operating the railway at the least cost to the country. In the particular case of your area of the country, I am not personally familiar with it. I have been made aware by the people down there of the growth you are suggesting. We feel in the case of the express parcel movements, we can service this best through a local transport company, bringing it to us at Halifax and moving it to the rest of Canada. Our experience with attempting to run our own express service there is that we are running it at a loss. We, apparently, according to you, are not giving a service to the locality, and if we are doing it at a loss, the idea we have is to contract with one of the local truckers. Hopefully, he will give better service because he is local, he does know the territory, and we will move it from a principal junction, such as Halifax in that particular case. This is what we are trying to do across the country.

Our big advantage, cost-wise in transportation, is the movement between these principal cities. I think we have demonstrated that unless there is significant volume, it is better for us to contract with a local trucker who is already operating, who employs local people, knows the locality, to do our distribution, and that the service to the customer will be better than if we attempt to do it on our own without sufficient volume.

Mr. Crouse: I hope there is just one little minute left, Mr. Chairman, because . . .

The Chairman: There is exactly one little minute, Mr. Crouse.

Mr. Crouse: Thank you. Thank you.

On page 5, Doctor Bandeen, of your report, you say:

That is why we have embarked in a program to concentrate on that segment of business where the chance of success seems most likely—carrying of large, multi-piece shipments—and to do it in areas where the potential for success is greatest—between major markets.

[Translation]

Le président: Docteur Bandeen. Je pourrais indiquer à M. Crouse qu'il ne lui reste plus que trois minutes.

M. Crouse: Il me reste trois minutes pour poser des questions?

Le président: Oui, si vous voulez une réponse.

M. Crouse: Oh, je veux une réponse, oui, merci.

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: De nouveau, cette question était longue, et je vais essayer de donner une réponse très brève.

Nous essayons de fournir des services de transport dans toutes les parties du pays, selon les besoins. Nous essayons d'introduire de nouvelles techniques, de nouveaux moyens de communication et de nouvelles méthodes de transport. Je pense que c'est ce que nous devons faire. De nouvelles méthodes pour faire fonctionner le chemin de fer à un moindre coût pour le pays. En ce qui concerne le cas particulier de votre région, je ne le connais pas personnellement. J'ai été mis au courant par les employés de la région des augmentations d'activité que vous indiquez. Nous pensons, au sujet du transport des colis express, que nous pouvons mieux desservir la région par l'intermédiaire d'un transporteur local qui nous apportera à Halifax les expéditions que nous transporterons dans le reste du pays. D'après notre expérience, essayer d'exploiter nous-mêmes le service express dans cette région nous oblige à l'exploiter à perte. Selon vous, apparemment, nous ne donnons pas de service aux localités mais, au lieu de le donner à perte, nous préférons passer un contrat avec l'un des camionneurs locaux. Nous espérons qu'il donnera un meilleur service, parce qu'il est de l'endroit et qu'il connaît le territoire, et nous transporterons les marchandises à partir d'un point de jonction principal comme Halifax, dans ce cas particulier. C'est ce que nous essayons de faire dans tout le pays.

Ce qui nous rapporte le plus est de transporter les marchandises entre les principales villes. Je pense que nous avons constaté qu'à moins que le volume soit important, il est préférable que nous passions un accord avec un camionneur local qui existe déjà, qui emploie un personnel local et connaît la localité, pour faire notre distribution et que le service aux clients sera meilleur que si nous essayions de le donner nous-mêmes, sans un volume d'affaires suffisant.

M. Crouse: J'espère qu'il reste encore une petite minute, monsieur le président, parce que . . .

Le président: Il reste exactement une petite minute, M. Crouse.

M. Crouse: Merci, merci.

A la page 5, Docteur Bandeen, de votre rapport, vous dites:

C'est pourquoi nous avons commencé à réaliser un programme visant à nous concentrer sur la partie des affaires où les chances de succès semblent les plus vraisemblables—le transport des expéditions importantes, multi-colis—et de le faire dans des régions où les chances de succès sont les plus grandes—entre les principaux marchés.

[Texte]

I challenge you, sir, to put that statement into effect for this reason: Where will you find a greater major market than in the area to which I have referred; that is, mainly Nova Scotia, and the southwestern end of that province, which covers my constituency? When you take off from Yarmouth, you are going into the American market—the New England market—and there are approximately 30 million people in the Boston, Worcester, Gloucester, New York area, and instead of encouraging the industries to which I have referred in my earlier comments to grow and expand, what you are in effect doing is the exact opposite to what you have stated. What can you tell me now, in what time is remaining, about your plans to assist us in our industrial efforts to send our products to these major markets?

The Chairman: Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: Well, you know the traffic patterns better than I do in your own territory, but the way to get to the major American markets is by the rail car ferries from Yarmouth, as I understand it, to . . .

Mr. Crouse: I just said.

Mr. Bandeen: We run the ferries, but the majority of the traffic going there is going to be truck or piggyback, and it will be mainly truckers moving into the New York-Boston area. If that is the market of these people, and I do not know if it is—you mentioned it—then indeed that is their cheapest method of transportation. It certainly is not going by CN around through the land movement. But if the market is central Canada or New Brunswick, or western Canada, then we certainly will be after the business, are after the business, and do want it, and intend to compete for it. We feel by moving the traffic from Halifax to other principal cities, this is where we have the cost advantage. This is where we can move competitively and produce a low cost transportation. Where we get in trouble is trying to distribute it at the end, in competition with local truckers. Then we would do a disservice to them and our costs are higher than theirs because of the size of the corporation and the ability to compete with a man with local knowledge. I think this is known across the country. So we are hoping to marry the best of two—the local trucker who knows the territory, who knows his costs and is able to move traffic relatively inexpensively and then give it to us to take between the principal areas. This should produce the lowest-cost transportation for the industries in your territory.

[Traduction]

Je vous défie, monsieur, de donner suite à ce projet pour la raison suivante: où trouverez-vous un marché important, plus grand, que dans la région que j'ai citée, c'est-à-dire surtout la Nouvelle-Écosse et l'extrémité sud-ouest de cette province, qui comprend ma circonscription? Lorsque vous partez de Yarmouth, vous entrez dans le marché américain—le marché de la Nouvelle-Angleterre—et il y a environ 30 millions d'habitants dans la région de Boston, Worcester, Gloucester et New York et, au lieu d'encourager l'une des industries que j'ai citées dans mon intervention précédente à grandir et à s'étendre, ce que vous faites en réalité est exactement le contraire de ce que vous avez indiqué. Que pouvez-vous me dire maintenant, dans le temps qui reste, sur vos plans visant à aider nos industries à envoyer nos produits jusqu'à ces marchés importants?

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Eh bien, vous connaissez les caractéristiques du trafic dans votre propre territoire mieux que moi, mais le meilleur moyen de desservir les principaux marchés américains est de transporter les wagons par traversier de Yarmouth, comme je le comprends, jusqu'à . . .

M. Crouse: Je viens de le dire.

M. Bandeen: Nous exploitons les traversiers, mais la majorité des marchandises s'y rendent en camion ou en wagon rail-route et ce seront principalement des camionneurs qui les transporteront dans la région New York-Boston. Si c'est le marché de ces personnes, et je ne le sais pas—vous l'avez mentionné—alors c'est réellement le moyen de transport le moins coûteux. Ces marchandises ne sont certainement pas transportées par le CN en ce qui concerne le transport terrestre. Mais si le marché est le centre de Canada ou le Nouveau-Brunswick, ou l'ouest du Canada, alors nous allons certainement courir après le transport, chercher à l'obtenir et le vouloir, et nous avons l'intention de faire ce qu'il faut pour l'avoir. Nous pensons que c'est sur le transport entre Halifax et les autres grandes villes que nous avons un avantage de coût. C'est là que nous sommes compétitifs et que nous pouvons transporter les marchandises à faible coût. Là où nous éprouvons des ennuis, c'est lorsque nous essayons de les distribuer à la fin, en concurrence avec les camionneurs locaux. De plus, nous leur nuirions, et nos coûts sont plus élevés que les leurs en raison de la dimension de la société et de son incapacité de concurrencer un homme qui connaît bien les conditions locales. Je pense que ceci est connu dans tout le pays. C'est pourquoi nous espérons marier les meilleurs des deux—le camionneur local qui connaît le territoire et ses coûts et qui est capable de transporter les marchandises à un prix relativement peu élevé, puis nous mêmes pour les transporter entre les principales régions. Cette combinaison devrait permettre d'accorder les tarifs de transport les meilleurs aux industries de votre circonscription.

• 1630

Mr. Crouse: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Crouse.

Our next questioner is Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you very much, Mr. Chairman.

M. Crouse: Merci.

Le président: Merci, monsieur Crouse.

C'est au tour de M. Penner de poser des questions.

M. Penner: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Text]

Mr. Bandeen, in the part of northern Ontario that I represent, there is a considerable degree of resentment and ill will at the present time toward the CNR. I am talking about that area between Cochrane and Hearst, also in the Longlac, Geraldton, Nakina area.

The reasons for these often publicly expressed feelings by leading citizens at the municipal level in business and in industry are related to two main areas: first, the freight rate policy and, second, one that has already been discussed at some length today—the decision of the CN to cancel their express service.

I would like to begin with the freight rate question. The problem of freight rates is particularly applicable—that is, as a problem—to rail carloads of pulpwood chips that are moving via CN Rail from Hearst, Ontario, to pulp mills at Red Rock and Thunder Bay. A great number of independent sawmill operators in the Hearst-Calstock area are shipping these wood chips, and the most convenient way to do it, of course, is by rail. Also, the pulp mills are only able to receive these chips, in many cases, if they come in by rail. There are some problems if they come in by truck, in terms of unloading.

Since January 7, Mr. Bandeen, the CN has imposed four freight rate increases on this product—on the receivers who buy these wood chips. On January 1, 1979, there was a 14 per cent increase, followed by a 6 per cent increase on September 1, 1979; another 17 per cent on January 1, 1980; 7 per cent again last September. Recently, it was announced in an item in the business section of *The Globe and Mail* that we could expect a 13 per cent increase to take effect on January 1, 1981.

Now, those rates, I think, almost by anyone's judgment would have to be considered to be exorbitant—greatly exceeding even the rate of inflation. As these rates increase, the pulp companies who are buying their chips from these suppliers and who need to sell them, because in a time when the lumber market is soft, when the lumber prices are going down, the sale of these chips make the difference whether these independent operators remain in business or whether they close down and lay off their work force and put communities of around 5,000 persons into a very, very deep economic recession.

So the pulp companies are looking elsewhere for their chips. They are looking at sources closer at hand or they are doing something which is equally objectionable—they are cutting more of their own roundwood to make chips themselves, which is a poor way to use a resource. It also runs contrary to another stated government policy at both the provincial and federal levels that we should make the best possible use of our natural resources.

If these increases were to result in a much-improved service, the independent sawmill operators say that they could probably swallow it and satisfy their customers in different ways. But, in fact, with the increase in freight rates, the service

[Translation]

M. Bandeen, dans la partie du nord de l'Ontario que je représente, il existe actuellement un fort ressentiment et beaucoup de mauvaise volonté à l'égard du CNR. Je parle de la région entre Cochrane et Hearst et également de la région de Longlac, Geraldton et Nakina.

Les raisons des sentiments exprimés souvent en public par les dirigeants des commerces et industries locaux portent sur deux domaines principaux: premièrement, la politique des tarifs de fret et, deuxièmement, une raison qui a déjà été beaucoup étudiée aujourd'hui—la décision du CN de mettre fin à son service des colis express.

J'aimerais commencer par la question des taux de fret. Le problème des taux de fret concerne particulièrement—en tant que problème—le transport par wagons complets des copeaux de feuillus qui sont transportés par le CN de Hearst, Ontario, aux usines de pâte à Red Rock et Thunder Bay. Un grand nombre de scieries indépendantes de la région Hearst-Calstock expédient leurs copeaux et la façon la plus pratique de le faire, naturellement, est de le faire par chemin de fer. De plus, les usines de pâte ne peuvent recevoir ces copeaux, en de nombreux cas, que s'ils arrivent par la voie ferrée. Il existe certaines difficultés pour les décharger s'ils arrivent par camion.

Depuis le 1^{er} janvier, monsieur Bandeen, le CN a imposé quatre augmentations de taux aux destinataires qui achètent ces copeaux de bois. Le 1^{er} janvier 1979, il y a eu une augmentation de 14 p. 100, suivie par une augmentation de 6 p. 100 le 1^{er} septembre 1979, par une autre de 17 p. 100 le 1^{er} janvier 1980 et par une dernière augmentation de 7 p. 100 en septembre dernier. Récemment, il a été annoncé dans les pages financières du *Globe and Mail* que nous pouvions nous attendre à subir une augmentation de 13 p. 100 à partir du 1^{er} janvier 1981.

Cependant, ces augmentations de taux, je pense, pourraient être considérées par n'importe qui comme exorbitants puisqu'elles sont même supérieures au taux d'inflation. A mesure que ces taux augmentent, les compagnies de pâte qui achètent leurs copeaux à ces fournisseurs qui doivent les vendre, parce qu'au cours d'une période pendant laquelle le marché du bois d'œuvre est calme, quand les prix du bois d'œuvre baissent, la vente de ces copeaux fait que ces scieries indépendantes continuent leur exploitation au lieu de l'arrêter et de mettre à pied leur personnel et de plonger des agglomérations d'environ 5,000 personnes dans une crise économique très, très grave.

Alors, les compagnies de pâte cherchent des copeaux ailleurs. Elles cherchent des sources d'approvisionnement plus proches ou bien elles font quelque chose qui est également répréhensible—elles abattent une plus grande quantité de bois de pâte pour faire des copeaux elles-mêmes, ce qui est une façon anti-économique d'utiliser une ressource. Elle est également contraire à une autre politique des gouvernements provinciaux et fédéral selon laquelle nous devrions utiliser le mieux possible nos ressources naturelles.

Si ces augmentations avaient pour résultat de beaucoup améliorer le service, les scieries indépendantes disent qu'elles pourraient probablement les supporter et satisfaire leurs clients de différentes façons. Mais, en réalité, à mesure que les

[Texte]

becomes poorer. There is a serious shortage of rail cars to transport the wood chips and this is particularly true in the winter months. I am not sure why it is much worse in winter than it is in the summer—the availability of cars, but it certainly is.

• 1635

So on the first point, I wonder if Mr. Bandeen could provide some reasonable justification for these numerous and excessive rate increases over the last two years. I would like to know if there is anything that can be done to satisfy the need for cars. If the present rate policy continues, I suppose we will not need any cars because there will not be any chips going to market.

I am advised by the Minister of Transport in a letter written to me, dated September 23, that there was a CN-CP, Domtar task force that was established in November, 1978 for the purpose of negotiating a rational, freight-rate policy for this particular product. I wonder if Mr. Bandeen, or someone with him, could give me a report on exactly what that task force accomplished. Is it still working? Is it likely to achieve anything that is useful to the region?

Finally, Mr. Chairman, on this same question. I wonder, as the small industrialists in my region, whether the CNR really wants to get out of this business altogether, if this is part of a planned policy in someone's mind, somewhere, that we push the costs up so high, we make the services so poor, that eventually the shippers decide that they had better abandon it altogether; that the CN would not be at all unhappy, because then they would be able to concentrate on other areas. Are you really attempting, by these various steps, to give up the hauling of these wood chips to the pulp mills in Northern Ontario? That is my first set of questions, Mr. Chairman. Then I would like to ask a few questions about CN Express without repeating everything that has been said here today.

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Could I answer your questions in reverse. I would like to answer your last one first, and say categorically, CN does not want to get out of this business. This is what we are in existence for, as a corporation, to supply a service such as this. We want very much to carry the traffic.

As to the rate increase that have occurred in the last two years . . . why did they occur, I believe was your question, and what was the justification for the increase. I would like to remind you that over the three years our labour union settlements have come on January 1. When they were negotiated they were reasonable settlements but they also had a COLA clause in them—the COLA clause was kicked in in each of the three years. This clause gives us percentage increases in labour rates somewhere between 10 per cent and 12 per cent.

[Traduction]

taux de fret augmentent, la qualité du service diminue. Il y a un sérieux manque de wagons pour transporter les copeaux de bois, et ceci particulièrement pendant les mois d'hiver. Je ne sais pas pourquoi c'est bien pire en hiver qu'en été—la disponibilité des wagons, mais c'est certainement vrai.

Alors, sur ce premier point, je me demande si M. Bandeen pourrait fournir quelques justifications raisonnables pour ces nombreuses et excessives augmentations des taux de fret de ces deux dernières années. Je voudrais savoir si quelque chose peut être fait pour répondre aux besoins en wagons. Si la politique actuelle des taux continue, je suppose que nous n'aurons pas besoin de wagons, car il n'y aura plus de copeaux à transporter.

J'ai été avisé par le ministre des Transports, dans une lettre qui m'a été adressée en date du 23 septembre, qu'un groupe de travail CN-CP/Domtar a été créé en novembre 1978 dans le but d'établir une politique rationnelle de taux de fret pour ce produit. Je me demande si M. Bandeen, ou l'une des personnes qui l'accompagne, pourrait me faire un rapport sur ce que ce groupe de travail accomplit exactement. Continue-t-il toujours ses travaux? Va-t-il parvenir à faire quelque chose qui soit utile pour la région?

Enfin, monsieur le président, sur le même sujet: je me demande, comme font les petits industriels de ma région, si le CNR veut réellement quitter ce champ d'activité, si ceci fait partie d'une politique planifiée dans l'esprit de quelqu'un, quelque part, selon laquelle nous poussons les coûts si hauts et rendons les services si mauvais que les expéditeurs décident qu'ils feraient mieux d'abandonner le CN, que celui-ci ne serait pas du tout malheureux parce qu'alors il pourrait concentrer ses efforts dans d'autres domaines. Essayez-vous réellement, par ces différents moyens, d'abandonner dans le nord de l'Ontario le transport de ces copeaux de bois jusqu'aux usines de pâte? Ceci est ma première série de questions, monsieur le président. Ensuite, je voudrais poser quelques questions à propos du CN Express sans répéter tout ce qui a été dit aujourd'hui.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Puis-je répondre à vos questions dans l'ordre inverse? Je voudrais répondre à votre dernière question d'abord et dire catégoriquement que le CN ne veut pas abandonner ce champ d'activité. C'est la raison pour laquelle nous existons, en tant que société; fournir un service comme celui-ci. Nous sommes très désireux de transporter les marchandises.

Quant aux augmentations des taux qui se sont produites ces deux dernières années . . . pourquoi se sont-elles produites? Je crois que c'était votre question, et quelle était la justification de l'augmentation. J'aimerais vous rappeler que, ces trois dernières années, nos conventions collectives ont été mises en vigueur le 1^{er} janvier. Au moment où elles étaient négociées, elles constituaient des règlements raisonnables mais elles comportaient également une clause d'indexation au coût de la vie . . . Cette clause joua au cours de chacune des trois années. Elle provoquait des augmentations de salaire comprises entre 10 et 12 p. 100.

[Text]

The material rates to CN and to CP, except for fuel, have increased in the last few years at a rate of 20 per cent a year, and it is not the rate that is given by the cost-of-living increase, it is considerably higher. We have taken steps to try to find out why this is so. We have not received the answers in all cases, but the materials we buy, aside from fuel, have gone up on the average of 20 per cent a year for the last three years. You know better than I do that fuel has skyrocketed in this period of time, and we anticipate that it will go up even higher in the next few years.

Generally speaking, the increases on January 1 are to reflect the material price increases which we have, plus the wage growth. The ones in September had been an attempt to overcome increases in fuel costs that could not have been anticipated when the budgets were being made for the year. So these are the increases over the three years, and the reasons for them.

I would like to give you an example of the increase material costs. The cost of a locomotive purchase now is some 60 per cent higher than it was four years ago. These are the kinds of costs that we are faced with as a corporation.

As to the study carried out by CN and CP, and Domtar, I do not have the information with me. I will get it and forward it to you.

The Chairman: Mr. Penner, your five minutes.

• 1640

Mr. Penner: On the CN Express, I would like to deal with this particular question so as not to be repetitive, just to consider the way in which the CNR handled this matter and the way it related to the public. I recall that in the part of Northern Ontario that I represent, it was not that long ago that the CNR began with some very promising proposals for CN Express—the erection of new facilities and many promises that we were going into a new age of CN Express. This was followed more recently with the closing of these very same facilities and then a program of consolidation, with again promises that there was even better service coming because of it. And all along, elected representatives and others kept asking the question, especially at the time of the consolidation, are you really phasing out? Is this really what is happening? And there were the strongest denials that certainly it was not in anyone's mind to phase out CN Express. And then came the exorbitant rate increase of as much as 285 per cent and more for packages at one swoop and again there were denials that they were trying to discourage people from using CN Express but that they were trying to recover a deficit. I do not know why my region had to pay for the whole deficit but it seemed as if that was what was being asked.

[Translation]

Pour le CN et le CP, les prix des matériaux, à l'exception du carburant, ont augmenté ces dernières années au taux de 20 pour cent par an, ce qui n'est pas le taux indiqué par les augmentations du coût de la vie mais est considérablement plus élevé. Nous avons essayé de trouver pourquoi il en était ainsi. Nous n'avons pas obtenu de réponse dans tous les cas, mais les matériaux que nous achetons, en dehors du carburant, ont augmenté en moyenne de 20 pour cent par an au cours des trois dernières années. Vous savez mieux que moi que le carburant a augmenté encore beaucoup plus pendant cette période et nous nous attendons à ce qu'il augmente encore plus au cours des prochaines années.

De façon générale, les augmentations du 1^{er} janvier doivent compenser les augmentations du prix des matériaux que nous subissons, plus celles des salaires. Celles de septembre ont pour but d'essayer de compenser les augmentations de coût du carburant qui n'avaient pu être prévues lorsque les budgets avaient été établis pour l'année. Voici ce que sont les augmentations des is années et les raisons qui les justifient.

J'aimerais vous donner un exemple de l'augmentation des coûts des matériaux. Le coût d'une locomotive est actuellement de 60 pour cent plus élevé qu'il ne l'était il y a quatre ans. Ce sont les types de coûts auxquels nous devons faire face en tant que société.

En ce qui concerne l'étude effectuée par le CN, le CP et Domtar, je n'ai pas l'information sur moi. Je vais l'obtenir et vous le faire parvenir.

Le président: Monsieur Penner, vous avez cinq minutes.

M. Penner: A propos du CN Express, je voudrais traiter cette question de manière à ne pas répéter une intervention précédente, simplement pour considérer la façon dont le CNR l'a traitée et la façon dont elle affecte le public. Je rappelle que, dans la partie du nord de l'Ontario que je représente, il n'y a pas longtemps que le CNR commença à faire des propositions très prometteuses pour le CN Express—la construction de nouvelles installations et de nombreuses promesses que nous allions entrer dans une nouvelle ère du CN Express. Ceci fut suivi plus récemment par la fermeture de ces mêmes installations, puis par un programme de regroupement, avec de nouveau des promesses que le service serait encore meilleur à cause de ces modifications. Et pendant tout ce temps-là, les représentants élus par la population et d'autres personnes continuaient à poser la question suivante, particulièrement au moment du regroupement, «allez-vous réellement disparaître? Est-ce ce qui se passe réellement»? Et il y eut les plus fortes dénégations; certainement, personne ne pensait à supprimer progressivement le CN Express. Puis vinrent les augmentations exorbitantes des taux, jusqu'à 285 p. 100 et plus pour des colis enlevés en une fois et, de nouveau, il fut nié qu'on essayait de décourager la population d'utiliser le CN Express, et que la société ne s'efforçait, par ces mesures, que de combler un déficit. Je ne sais pas pourquoi ma région devait payer pour le déficit tout entier, mais il semblait que c'était ce qui était demandé.

[Texte]

So, there is a feeling among the citizens that CNR has acted in a devious and deceptive way in the introduction of this policy. There was no attempt to consult with the people of the region who use the service. The public relations were bad. Right now my constituents want a delay in the implementation of this cancellation. A special committee of citizens has been formed and one of their first actions is to send a telex to you asking that the implementation of this CN Express cancellation be postponed until such time as the picture is much clearer as to how the people are going to be served, and I am certainly supportive of them in that regard.

We are puzzled about many things in this regard. For example, in a publication called *Northern Ontario Business* dated November 21, 1980, it was reported that

at the same time that CN was getting cold feet in Northern Ontario

This is a quote.

it was also taking part in an industry-wide opposition to a licence application by United Parcel Service, which promises to charge no more than \$4 to ship a 25-pound package to Geraldton, Hearst and anywhere else in Northern Ontario.

I would like to have Dr. Bandeen explain why they have taken that approach. It is puzzling to many of us, absolutely puzzling, why a corporation like the CN cannot compete with these parcel express companies. In your statement, sir, you talk about fierce competition and you say that you cannot stand up to them and provide a better service at a more reasonable cost. A lot of people would want to know why, with all of the expertise and business acumen that is supposed to reside in the corporate halls of CNR, you can not compete with these people?

It is reported by the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers that in this huge deficit that is supposed to have been incurred by CN Express, included in that is the cost of a \$36 million computer purchased to control express shipments and that was put into its operating loss figures when, according to some, this purchase should have been shown as an investment. I would like to ask Dr. Bandeen whether that is accurate. Is that my time?

The Chairman: You have about a half-minute left.

Mr. Penner: All right. I am going to take the half-minute and just ask one final question. At a meeting held in Kapuskasing recently, Dr. Bandeen, a large group of leading citizens came together and they expressed their dismay and their consternation and their dissatisfaction with CNR service in the area, and the committee was struck for the purpose of looking into the possibility of one of our regional railways, the Ontario Northland Railway, taking over the CN services; having CN move out and letting CNR move in. Would you be amenable to entering into serious talks with the two levels of government, federal and provincial, and with the Ontario Northland Railway, and if you are not interested in serving the region of

[Traduction]

C'est pourquoi la population pense que le CNR a agi de façon tortueuse et décevante lorsqu'il a appliqué cette politique. Il n'a pas essayé de consulter la population de la région qui utilise le service. Les relations publiques ont été mauvaises. Pour le moment, mes électeurs veulent que cette suppression soit retardée. Un comité spécial de citoyens a été formé et l'une de ses premières tâches a été de vous envoyer un télex demandant que la mise en vigueur de la suppression du CN Express soit suspendue jusqu'à ce qu'il soit expliqué clairement comment la population serait desservie; et je les appuie certainement à cet égard.

Nous ne comprenons pas un grand nombre de choses à ce sujet. Par exemple, dans une publication appelée *Northern Ontario Business*, datée du 21 novembre 1980, il était indiqué

qu'en même temps que le CN se désintéressait du nord de l'Ontario

Ceci est une citation.

il participait à une opposition présentée par toute l'industrie des transports à une demande de licence présentée par le United Parcel Service, qui promettait de ne pas demander plus de \$4 pour transporter un colis de 25 livres jusqu'à Geraldton, Hearst et n'importe où ailleurs dans le nord de l'Ontario.

Je voudrais que le Dr. Bandeen explique pourquoi ils ont adopté cette position. Un grand nombre d'entre nous ne comprennent pas, absolument pas, pourquoi une société comme le CN ne peut faire concurrence à ces compagnies de transport de colis express. Dans votre témoignage, monsieur, vous parlez d'une forte concurrence et vous dites que vous ne pouvez la combattre et fournir un meilleur service à un coût plus raisonnable. Un grand nombre de personnes voudraient savoir pourquoi, avec toute l'habileté et la finesse d'esprit que semblent avoir les dirigeants du CNR, vous ne pouvez faire concurrence à ces compagnies?

Il a été signalé par la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers que dans la forte perte qui semble avoir été faite par le CN Express, est compris le prix d'un ordinateur de \$36 millions acheté pour contrôler les expéditions express et que ce montant a été imputé à la perte d'exploitation alors que, selon certaines personnes, cet achat aurait dû être comptabilisé comme investissement. Je voudrais demander au Dr. Bandeen si c'est exact. Mon temps est-il écoulé?

Le président: Il vous reste environ une demi-minute.

M. Penner: Très bien. Je vais prendre cette demi-minute et poser simplement une dernière question. Au cours d'une réunion organisée récemment à Kapuskasing, Dr. Bandeen, un important groupe de citoyens influents exprima son effarement, sa consternation et son insatisfaction à propos du service du CNR dans la région, et un comité a été formé dans le but d'étudier la possibilité que l'un de nos chemins de fer régionaux, l'Ontario Northland Railway, prenne la succession des services du CN, que ce dernier déménage et que l'ONR le remplace. Accepteriez-vous d'entrer en sérieux pourparlers avec les gouvernements fédéral et provincial de l'Ontario Northland Railway et, si vous n'étiez pas intéressé à desservir

[Text]

the country which I represent, would you put your best people forward for a short period of time so we could make a transfer to a regional railway which does seem anxious to give us the service we expect at a price we can afford to pay.

• 1645

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I have several questions. I will try to answer them quickly.

Your report on \$36 million of the deficit being the purchase of a computer is incorrect. We have leased a computer and we are spending money on the software side of the computer, if I may use their terminology, and this is the attempt to program the computer so indeed we can trace the shipments of our express and the residual shipments of express as a service to the customer. There is an annual cost. It runs in my mind that it is between \$5 million and \$9 million per year—I will try to get you the exact figure—which has gone in with very little benefit coming out of it, initially, but this benefit will start flowing to us in the beginning of 1981, when the service goes on stream.

The other question was why did we oppose the application of United Parcel Service to serve Ontario. We opposed it—and I think if you read our testimony, we said if indeed they got the licence this would create additional problems for us, probably to the extent of our getting out of segments of the express business. We waited until the judgment, and knew when it came, and acted accordingly, I think as we had predicted in the testimony before the Ontario board.

You keep referring throughout that we were getting out of the express business. We do not feel we are getting out of the express business. We intend to offer express service coast-to-coast. We are going to do it in a way different from how we did it in the past, and we think in a cheaper and more economic way, with us servicing between the principal terminals and the local trucker, local freight forwarder, or whomever, handling it in the local distribution. Indeed, if Ontario Northland Railway, which I believe is the regional railway you are referring to, wishes to do distribution for us in that area, then I am not at all adverse to talking to them. As a matter of fact, we have very close relationships with Ontario Ind Railway. As you know, it cannot take traffic out of the north, except going over ourselves or the CPR, so we usually work jointly with them on any major movements to and from the north of Ontario. I am quite pleased to talk with them if they have ideas which would be more useful on a regional basis. We are quite pleased to do that.

Why cannot we compete in the express business? I do not want to repeat—I have said it I think five times today—that we started, historically, with a large operation. We covered the whole field. We were too slow in reacting. We should have

[Translation]

la région du pays que je représente, utiliserez-vous votre meilleur personnel pendant une courte période, afin que nous puissions transférer le service à un chemin de fer régional qui semble désireux de nous donner le service que nous attendons, à un prix que nous pouvons payer?

Le président: Dr. Bandeen.

M. Bandeen: Vous me posez plusieurs questions. Je vais essayer d'y répondre rapidement.

Ce que vous dites à propos de la perte de \$36 millions représentant l'achat d'un ordinateur est inexact. Nous avons loué un ordinateur et nous dépensons l'argent pour le logiciel, s'il m'est permis d'utiliser leur terminologie, ce qui consiste à essayer de programmer l'ordinateur afin que nous puissions réellement suivre l'acheminement de nos colis express et des expéditions résiduelles de colis express, à titre de service rendu à la clientèle. Il y a des frais annuels qui sont compris, à mon avis, entre \$5 millions et \$9 millions—j'essaierai de vous donner le chiffre exact—qui ont été subis au début sans grand avantage, mais cet avantage commencera à faire sentir ses effets au début de 1981, lorsque ce service sera fourni.

L'autre question portait sur la raison de notre opposition à la demande de la United Parcel Service de desservir l'Ontario. Nous nous y sommes opposés—et je pense que si vous lisez notre témoignage vous verrez que nous avons dit que s'ils obtenaient ce permis, cela nous créerait des problèmes supplémentaires qui nous forceraient probablement à abandonner certains segments du transport express. Nous avons attendu jusqu'au jugement, avons su quand il fut publié et avons agi conformément, je pense, à ce que nous avions prévu dans notre témoignage devant la Commission de l'Ontario.

Vous avez répété que nous abandonnions progressivement le transport express. Nous ne pensons pas que nous abandonnons le transport express. Nous avons l'intention d'offrir le service express d'un bout du pays à l'autre. Nous allons le faire d'une façon différente de celle que nous avons utilisée autrefois et, nous le pensons, d'une façon moins coûteuse et plus économique, en assurant nous-mêmes le service entre les principaux terminus et en faisant assurer la distribution locale par un camionneur, un transitaire ou une autre entreprise locale. En vérité, si l'Ontario Northland Railway, qui est je crois le chemin de fer régional que vous avez mentionné, souhaite assurer cette distribution dans cette région, je ne refuse pas du tout de parler avec eux. En fait, nous avons des relations très étroites avec l'Ontario Northland Railway. Comme vous le savez, il ne peut transporter des marchandises hors du nord, sauf en passant par-dessus nous ou par-dessus le CPR, de sorte que nous collaborons habituellement pour tout transport important en partance ou à destination du nord de l'Ontario. Je serais très heureux de parler avec eux s'ils ont des idées qui pourraient être plus utiles pour la région. Nous serons très heureux de le faire.

Pourquoi ne pouvons-nous être concurrentiels dans le transport express? Je ne veux pas répéter—je l'ai dit, je pense, cinq fois aujourd'hui—que nous avons commencé au début par une importante exploitation. Nous avons tout fait nous-mêmes.

[Texte]

been doing what we are doing now 5, 10, 15 years ago, and we did not. If you wish me to say it, that was a management failure. We did not read it properly. We tried to beef up the management of the corporation, we tried to introduce Rapidex and other new forms, we tried to put in new terminals in key positions, including some in your area, in an attempt to move the traffic economically and efficiently. That failed. We have not been able to do it. We now would like to revert to what we can do best, which is the movement of the larger parcels between principal cities, and to depending on local people to do the distribution. We feel we can compete in that area and be successful.

The Chairman: Thank you.

This morning at our session Mr. Benjamin indicated he wanted to put a motion, and he gave us notice of that. I believe we agreed to give him time when we had a quorum later in the afternoon, for him to make sure the wording of his motion was correct and then we would entertain that motion. I propose to do that now, if it is the wish of the committee. Is it agreed?

• 1650

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, you have the floor. I think we have time to do that, by the way, before we go to vote, do we not, Mr. Whip?

An hon. Member: How long will the bells ring?

The Chairman: They will ring until we get there.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief. I have consulted with you, sir, and the Clerk to make sure that my wording was in order.

I move that this committee report to the House to recommend that the government consider the advisability of requiring Canadian National Railways to continue the CN Express service at the minimum of the 1979 level.

I will not go into a long argument in support of my motion, Mr. Chairman, since our time is limited and we can only keep the bells ringing until we get there. I hope that the committee will agree, in particular my colleagues on the government side. I only ask the government to consider what I think is, on all sides, an agreement. This may be a surprise to the officers of Canadian National. We all know that CN Express is not a major part of their operation, but it is a symptom of what has been going on and we are trying to get a message through. I hope that the committee will support this motion.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I find that Mr. Benjamin's motion is in order. I recognize Mr. Penner.

Mr. Penner: My comment will be very brief, Mr. Chairman. The wording of the motion is almost exactly in line with a

[Traduction]

Nous avons été trop lents à réagir. Nous aurions dû faire ce que nous faisons maintenant il y a 5, 10 ou 15 ans, mais nous ne l'avons pas fait. Si vous voulez que je le dise, cela a été une erreur de gestion. Nous ne l'avons pas compris convenablement. Nous avons essayé de renforcer la direction de la corporation, nous avons essayé d'utiliser le Rapidex et d'autres formes nouvelles, nous avons essayé de construire des terminus neufs dans les principaux endroits, notamment certains dans votre région, pour essayer de transporter les marchandises de façon économique et efficace. Cela a échoué. Nous n'avons pas réussi à le faire. Nous voudrions maintenant revenir à ce que nous pouvons faire le mieux, qui est de transporter les gros colis entre les principales villes et de faire appel aux entreprises locales pour la distribution. Nous pensons que nous pouvons être concurrentiels dans ce domaine, et y réussir.

Le président: Merci.

Au cours de notre réunion de ce matin, M. Benjamin a indiqué qu'il voulait proposer une motion, et il nous en a avisé. Je crois que nous avons accepté lorsque nous avons eu quorum plus tard dans l'après-midi, de lui donner le temps de vérifier l'exactitude de la formulation de sa motion, avant de la débattre. Je propose de faire cela maintenant, si le comité le souhaite. Est-ce accepté?

Des voix: Accepté.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, vous avez la parole. Je pense que nous avons le temps de le faire, à propos, avant d'aller voter, n'est-ce pas monsieur le Whip?

Une voix: Combien de temps sonneront les cloches?

Le président: Elles sonneront jusqu'à ce que nous arrivions.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je serai très bref; je vous ai consulté, monsieur, ainsi que le greffier pour m'assurer que mon texte était bien rédigé.

Je propose que ce comité recommande à la Chambre que le gouvernement étudie la possibilité de demander au Canadien National de continuer à assurer le service des colis express au moins au niveau de 1979.

Je ne présenterai pas un long argument à l'appui de ma proposition, monsieur le président, parce que le temps dont nous disposons est limité et que nous ne pouvons laisser les cloches sonner que jusqu'à ce que nous arrivions là-bas. J'espère que le comité sera d'accord, en particulier mes collègues du parti gouvernemental... Je demande seulement au gouvernement d'étudier ce qui, je le pense, rallie tous les suffrages. Ceci pourrait être une surprise pour les dirigeants du Canadien National. Nous savons tous que les colis express ne constituent pas une partie importante de son exploitation, mais ceci constitue un symptôme de ce qui s'est passé et nous essayons de faire entendre un avertissement. J'espère que le comité appuiera cette motion.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je constate que la motion de M. Benjamin est acceptable et je passe la parole à monsieur Penner.

M. Penner: Je serai très bref, monsieur le président. Le texte de cette motion est presque exactement celui d'un téléx

[Text]

Telex that is being prepared by a committee that was struck in my constituency calling itself the Northern Transportation Development Committee. It is intended to send such a message to Dr. Bandeen, requesting a postponement or delay in the implementation of this policy. I want to indicate to the members of the committee that the motion, as presented by Mr. Benjamin, has my support. I will vote in favour of it.

The Chairman: I see no other members indicating their wish to speak on this. All those in favour? Mr. Crouse, I am sorry, is not a member of the committee.

The Clerk: Eight.

The Chairman: All those opposed?

The Clerk: Eight.

The Chairman: It is a tie. I am lucky today, I can cast the tie-breaking vote.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, I was informed that my name had been forwarded to the office to be put on the committee as of this morning. I just would like to ascertain whether that action had been taken or not.

The Chairman: Mr. Crouse, the Clerk has no record of that, and consequently your name is not on the list. I did recognize you, and obviously we cannot change it after the vote.

Mr. Crouse: No, no, I accept your answer, Mr. Chairman. I just questioned what had happened, because representations were made.

The Chairman: I do not know.

I shall cast my vote in favour of the motion, for the positive side of the motion.

Motion agreed to.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before we adjourn, I would like just to give notice of a further motion to the committee. All it says is: That this Committee request the Chairman and the Sub-committee on Agenda and Procedure to request an Order of Reference to deal with the subject matter of the Alternatives to Air report of the Canadian Institute of Guided Ground Transport and the latest annual report of Canadian Pacific Limited, to invite witnesses representing the CIGGT and CP Ltd. to appear and to have authority to hear such other witnesses the Committee may wish to hear, and to report back to the House with recommendations the Committee may wish to make.

If you wish, Mr. Chairman, I will move it now.

The Chairman: You are doing it now.

• 1655

Mr. Benjamin: If you wish to take it under advisement, I will hold.

The Chairman: I have given considerable consideration to the procedural correctness of your motion, Mr. Benjamin, and I think I will reluctantly have to rule that the motion is out of order, and that in my opinion, the best way to proceed with such a request would be to have the matter raised informally with the House Leader after I have consulted with the Sub-

[Translation]

qui a été élaboré par un comité créé dans ma circonscription et qui se nomma lui-même le Comité de développement des transports du Nord. Il a l'intention d'envoyer un message de ce type au Dr Bandeen, lui demandant d'ajourner ou de retarder la mise en vigueur de cette politique. Je veux indiquer aux membres du comité que j'approuve la motion présentée par M. Benjamin. Je voterai en sa faveur.

Le président: Je ne vois aucun autre membre qui indique qu'il désire parler sur ce sujet. Tous ceux qui sont en faveur? M. Crouse, je le regrette, n'est pas membre du comité.

Le greffier: Huit.

Le président: Tous ceux qui sont contre?

Le greffier: Huit.

Le président: Il y a égalité. J'ai de la chance aujourd'hui, je peux voter.

M. Crouse: Monsieur le président, j'ai été informé que mon nom a été transmis au bureau afin que je fasse partie du comité à partir de ce matin. Je voudrais simplement vérifier si ceci a été fait ou non.

Le président: Monsieur Crouse, le greffier n'a rien reçu à ce sujet et, par conséquent, votre nom n'est pas sur la liste. Je vous ai donné la parole et, évidemment, nous ne pouvons rien changer après le vote.

M. Crouse: Non, non, j'accepte votre réponse, monsieur le président. J'ai seulement demandé ce qui s'était passé, parce que certaines représentations ont été faites.

Le président: Je ne sais pas.

Je vote en faveur de la motion, en faveur de l'adoption de la motion.

La motion est acceptée.

M. Benjamin: monsieur le président, avant que nous levions la séance, je voudrais simplement donner avis d'une autre motion au comité. Tout ce qu'elle dit est ce qui suit: que ce comité demande au président et au Sous-comité de l'Ordre du jour et de la Procédure de demander le mandat d'étudier le rapport de l'Institut canadien des transports terrestres télégués sur les modes de transport autres que le transport aérien et le dernier rapport annuel du Canadien Pacifique Limitée, pour inviter les témoins représentant cet institut et le CP à témoigner et d'avoir l'autorisation d'entendre les autres témoins que le comité pourrait souhaiter entendre et de faire rapport à la Chambre des recommandations que le comité souhaite faire.

Si vous le souhaitez, monsieur le président, je la propose maintenant.

Le président: Vous la proposez maintenant.

M. Benjamin: Si vous désirez l'étudier, j'attendrai.

Le président: J'ai étudié votre motion de façon approfondie pour déterminer si elle était acceptable, monsieur Benjamin, et je pense que je vais conclure à contre-cœur que votre motion est hors d'ordre et que, à mon avis, le meilleur moyen de faire une telle requête est d'étudier la question de façon informelle avec le Leader de la Chambre après que j'aurai consulté le

[Texte]

committee on Agenda and Procedure, I would suggest. I would be happy to take that course, but in my opinion . . .

Mr. Benjamin: Should I have said, "to seek" rather than "request"?

The Chairman: The problem is that our order of reference is the CN Annual Report for 1979, and I can find no authority in that reference to move motions to ask for further reference.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you will notice the front sentence of my motion, all I intend here is for this committee to ask the Subcommittee on Agenda and Procedure. Now, if the subcommittee decides not to request or seek, then they will report back to us.

The Chairman: I would prefer, Mr. Benjamin, if you would accept that I would raise it informally with the subcommittee, rather than having a formal motion. If that is agreeable, we can do it that way. Agreed?

Mr. Benjamin: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: What is the order of the speakers?

The Chairman: The next speaker would be Mr. Skelly, I believe, and followed by Mr. Turner, Mr. Oberle, Mr. Baker, if he is here, if not, Mr. Fisher, and Mr. Murta.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I have my name down. Mr. Campbell, I saw, wrote it down.

The Chairman: Yes, your name follows Mr. Fisher's name. I am going to put it on my other list, though, because the original one . . . this list is like topsy; it just grows.

Now, before we leave, may I have the views of the committee as to whether you want to reconvene here following the vote, or at 8.00 o'clock?

An hon. Member: Eight o'clock.

Mr. Benjamin: All right, 8.00 o'clock. Sure.

The Chairman: Eight o'clock? The meeting is adjourned until 8.00 o'clock this evening.

EVENING SITTING

• 2022

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our permanent reference contained in Section 38.(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II. There: I gave you the whole pedigree this time. That means it is official, by the way.

We have representatives of both the government and the Official Opposition, so we can hear evidence, although we cannot make decisions, necessarily. I believe when we left off I had just recognized Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

Just a few questions tonight. They relate back to questions that were presented to the committee when we travelled

[Traduction]

Sous-comité de l'Ordre du jour et de la Procédure. Je serais heureux de le faire. Mais, à mon avis . . .

M. Benjamin: Aurais-je dû dire «chercher» au lieu de «étudier»?

Le président: Le problème est que notre mandat porte sur le rapport annuel du CN de 1979 et que je n'y trouve aucune possibilité de proposer des motions visant à le modifier.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous lisez la première phrase de ma motion, tout ce que je demande ici est que le comité le demande au Sous-comité de l'Ordre du jour et de la Procédure. Toutefois, si ce Sous-comité décide de ne pas demander ou étudier, il nous le dira.

Le président: Je préférerais, monsieur Benjamin, que vous acceptiez que je l'étudie informellement avec le Sous-comité au lieu d'en faire une motion formelle. Si vous êtes d'accord, nous pouvons le faire de cette façon. D'accord?

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Quel est l'ordre des intervenants?

Le président: Le prochain serait M. Skelly, je crois, suivi par M. Turner, M. Oberle, M. Baker s'il est ici, sinon M. Fisher et M. Murta.

M. McRae: Monsieur le président, j'ai fait inscrire mon nom. M. Campbell, je l'ai vu, l'a écrit.

Le président: Oui, votre nom suit celui de M. Fisher. Je vais le transférer sur mon autre liste, cependant, parce que l'original est le . . . cette liste est toute chamboulée, elle ne fait que grandir.

Maintenant, avant de nous quitter, puis-je connaître l'opinion du comité sur la question de savoir si vous voulez vous réunir ici après le vote, ou à 8 heures?

Une voix: A 8 heures.

M. Benjamin: Très bien, à 8 heures. Bien sûr.

Le président: Huit heures? La séance est levée jusqu'à 8 heures, ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons reprendre l'étude de notre mandat permanent contenu dans l'article 38.(1.1) de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, statuts révisés du Canada de 1970, modifiée par le chapitre 34 des Statuts du Canada 26-27, de 1977-78, Elizabeth II. Là: je vous ai donné toute la généalogie, cette fois. Cela veut dire que c'est officiel, à propos.

Nous avons des représentants du gouvernement et de l'opposition officielle, de sorte que nous pouvons entendre les témoignages, bien que nous ne puissions pas prendre de décision, nécessairement. Je crois que lorsque nous avons terminé, je venais de donner la parole à M. Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

Seulement quelques questions, ce soir. Elles portent sur des questions qui ont été posées au comité lorsque nous avons

[Text]

through the Atlantic provinces last September, I believe it was. I was just looking through the annual report as far as CN Marine is concerned and I noticed they seem to have had income before taxes of \$8.8 million this year, up roughly \$9 million, and they seemed also to have decreased their work force by some 46 people in the year, and all this done, as the report says, "during a time of economic set-back".

The first question I have, and it was raised on our tour, is it my understanding that CN Marine uses foreign vessels for some of its operations in Atlantic Canada. Could you give me a brief explanation of the rationale for using foreign vessels and crews rather than Canadian vessels and crews, if we are looking at maximizing economic benefits to Canadians? Can you tell me how CN rationalizes this particular use of foreign vessels; where they are used and the rationale?

Mr. Bandeen: I am going to have to go and take a look back at exactly which ones are foreign. I do not believe we use foreign crews. We may have a master on. Often when you charter a foreign vessel, one of the requirements is you have a master from the particular country you are chartering from; but certainly the crews are all Canadian. I think the majority of the places we used these are on the Newfoundland run, between Port aux Basques and North Sydney. We have there the *Marine Nautical*—I think two or three ships. We are proposing to replace these in the next few years, and we have a schedule of replacement. We will be going out for tender and in all likelihood will be buying Canadian ships. It was a case of using what we could and chartering foreign ships to meet a need, which they have done very well. But when we replace these on a permanent basis we are intending to replace, in all probability, with Canadian ships.

Mr. Skelly: So a schedule of vessel replacement has been developed now?

Mr. Bandeen: Yes, we have a schedule of vessel replacement. We are building a new one to replace the *Abegweit* on the P.E.I. service. I believe we discussed this earlier. It is costing about \$50 million. It is being built in New Brunswick. We have a schedule of the timing for going out to tender on the other vessels. I do not have it. We can supply it if it is of interest to you.

Mr. Skelly: Very definitely. This is one of the questions that were raised concerning the replacement of vessels, but it is my understanding that the vessel called the *Caribe* is one that is chartered by CN and is a Swedish charter with a Swedish crew on board. It runs between Yarmouth and Portland. Does this in fact exist?

[Translation]

voyagé dans les provinces atlantiques en septembre dernier, je crois. Je lisais la partie du rapport annuel relative au CN Marine et j'ai remarqué qu'il semblait avoir eu un bénéfice avant impôt de \$8.8 millions cette année, soit environ \$9 millions, qu'il semblait également avoir diminué son personnel d'environ 46 unités au cours de l'année et que tout ceci est fait, comme l'a dit le rapport, «pendant une période de récession économique».

La première question que je pose, et elle a été posée au cours de notre voyage, est que je comprends que le CN Marine a utilisé des navires étrangers pour effectuer certaines de ses opérations dans la partie Atlantique du Canada. Pourriez-vous me donner une brève explication sur la raison qui vous pousse à utiliser des navires et des équipages étrangers au lieu de navires et d'équipages canadiens, si nous considérons qu'il faut maximiser les avantages économiques pour les Canadiens? Pouvez-vous me dire comment le CN explique cette utilisation des navires étrangers, où ils sont utilisés et pourquoi?

M. Bandeen: Il va falloir que j'aille regarder quels sont, au juste, ceux qui sont étrangers. Je ne crois pas que nous utilisions des équipages étrangers. Il est possible que nous ayons un capitaine étranger à bord. Souvent, lorsque vous affrêtez un navire étranger, l'une des conditions est que vous ayez à bord un capitaine du pays dans lequel vous affrêtez; mais il est certain que les équipages sont entièrement canadiens. Je pense que la majorité des endroits entre lesquels nous les utilisons sont situés à Terre-Neuve, entre Port-aux-Basques et North Sydney. Nous avons là le «*Marine Nautical*»... je pense deux ou trois navires. Nous nous proposons de les remplacer au cours des prochaines années et nous avons un calendrier de remplacement. Nous allons demander des soumissions et il est tout à fait vraisemblable que nous achèterons des navires canadiens. Il fallait utiliser ce que nous pouvions et affréter des navires étrangers pour satisfaire un besoin, ce qu'ils ont très bien fait. Mais, lorsque nous les utiliserons toute l'année, nous avons l'intention de les remplacer, en toute probabilité, par des navires canadiens.

M. Skelly: Ainsi, un calendrier du remplacement des navires a déjà été établi?

M. Bandeen: Oui, nous avons un calendrier du remplacement des navires. Nous en construisons un neuf pour remplacer l'*Abegweit* afin de desservir l'Île-du-Prince-Édouard. Je crois que nous avons étudié ceci précédemment. Il coûte environ \$50 millions. Il est en cours de construction au Nouveau-Brunswick. Nous avons un calendrier des appels de soumission pour les autres navires. Je ne l'ai pas avec moi, nous pouvons vous le fournir, si cela vous intéresse.

M. Skelly: Très certainement. Ceci est l'une des questions soulevées au sujet du remplacement des navires, mais je comprends que le navire appelé le *Caribe* est l'un de ceux qui sont affrétés par le CN et que c'est un navire suédois avec un équipage suédois à bord. Il assure le service entre Yarmouth et Portland. Est-ce exactement la vérité?

[Texte]

Mr. Bandeem: I am told that we do not operate the *Caribe*, that it is Lyon ferries. There is another ship operating in that service and it is not CN Marine.

Mr. Skelly: The CN Marine is not related to that charter in any way, or the use of that vessel?

Mr. Bandeem: We have a ship called the *Evangeline* which operates in the same service.

Mr. Skelly: There is another question that came up in the same tour, and it involved the *Blue Nose*, the replacement of the *Blue Nose*. Is that one of the things that were discussed previously, or is that vessel going to be replaced?

Mr. Bandeem: I am told that the *Blue Nose* is going in for major modification and upgrading this winter, and that it is not one that is on schedule for replacement.

Mr. Skelly: The kinds of modification—is it simply a refit of its capability being improved?

Mr. Bandeem: It increases the passenger handling of the *Blue Nose*.

Mr. Skelly: It seemed to be one of the major concerns of people in that area when we were there this fall.

So just in terms of a summary on those points, the Swedish vessels that are now operating are scheduled for replacement and those in all likelihood will be Canadian vessels that replace them. The *Caribe* is not in any way related to CN Marine and the *Blue Nose* is underway for a major modification to increase its capacity.

Mr. Bandeem: Yes, that is right. When we go out to tender on the new vessels, we usually ask for tenders from overseas as well as domestic shipbuilders and in the last case, the Canadian bid was lower than the overseas so there was no problem. We usually ask for bids from outside the country just so we will have an idea of the comparative costs.

Mr. Skelly: Would this be strictly in the bargaining process with Canadian builders, or would CN seriously look at building their vessels offshore?

Mr. Bandeem: I think basically we want to know what the offshore vessels we could get them for. We have to have an idea as to what the cost advantage is, and it would be for negotiation with the shipbuilders, but also with the federal government.

Mr. Skelly: If the cost advantage was better for CN, would not in fact CN purchase those ships offshore?

Mr. Bandeem: Not necessarily. It would depend on the situation at the time and a whole lot of facts. Unfortunately, we have not had to make that decision. The first ship we are replacing, the bid from Saint John, New Brunswick, was the lowest bidder.

[Traduction]

M. Bandeem: On me dit que nous n'exploitons pas le *Caribe* et qu'il est exploité par les Traversiers Lyon. Un navire est également utilisé sur cette ligne, et il n'appartient pas au CN Marine.

M. Skelly: Le CN Marine n'est aucunement partie à cet affrètement ou à l'utilisation de ce navire?

M. Bandeem: Nous avons un navire appelé le *Evangeline* qui assure le même service.

M. Skelly: Une autre question a été posée au cours du même voyage, elle concernait le *Blue Nose*, le remplacement du *Blue Nose*. Est-ce l'une des choses que nous avons étudiées précédemment ou ce navire va-t-il être remplacé?

M. Bandeem: On me dit que le *Blue Nose* va être remplacé... va subir des modifications importantes et être amélioré cet hiver et que ce n'est pas l'un de ceux qui figurent sur le calendrier des remplacements.

M. Skelly: Ces types de modification... s'agit-il simplement d'un raboud ou sa... sa capacité va-t-elle être augmentée?

M. Bandeem: Elle va augmenter la capacité de transport de passagers du *Blue Nose*.

M. Skelly: Cela semblait être l'une des principales préoccupations de la population de cette région, lorsque nous étions là-bas cet automne.

Ainsi, juste pour résumer ces points, il est prévu que les navires suédois exploités actuellement vont être remplacés et que se seront vraisemblablement des navires canadiens qui les remplaceront. Le *Caribe* n'est en aucune façon relié à CN Marine et le *Blue Nose* va subir d'importantes modifications pour augmenter sa capacité.

M. Bandeem: Oui, c'est exact. Lorsque nous faisons un appel d'offres pour de nouveaux navires, nous demandons habituellement des soumissions à des chantiers navals étrangers et à des constructeurs de navires canadiens et, dans le dernier cas, la soumission canadienne était inférieure à la soumission étrangère, de sorte qu'il n'y eut pas de problème. Nous demandons des soumissions à des constructeurs étrangers afin d'avoir une idée sur la façon dont les coûts se comparent.

M. Skelly: Cela sert-il strictement à négocier avec les constructeurs canadiens ou le CN envisagera-t-il sérieusement de faire construire ses navires à l'étranger?

M. Bandeem: Je pense que nous voulons surtout savoir ce que pourrait nous coûter les navires étrangers. Nous devons avoir une idée de ce qu'est l'avantage en matière de coût; cela nous aidera à négocier avec les chantiers navals et également avec le gouvernement fédéral.

M. Skelly: Si l'économie de coût était plus importante pour le CN, celui-ci n'achèterait-il pas réellement ces navires à l'étranger?

M. Bandeem: Pas nécessairement. Cela dépendrait de la situation du moment et de... une grande quantité de données. Mal... Heureusement, nous n'avons pas eu à prendre cette décision. Le premier navire que nous remplaçons... la soumission de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, était la plus basse.

[Text]

Mr. Skelly: It is one of great interest when it arrives.

Another point that was brought up—I think it was in Halifax when we were there—was the business of the construction of a ferry—let me see what it was. It dealt with the problem of crew accommodation on the Borden-Tormentine run, a new ferry, and it is my understanding that one of the concerns I think the CBRT raised at that time was the fact there was no crew accommodation on that vessel, and should it get stuck in the ice, or some other cause for lay-up, there was no accommodation on board. Is this the case, and if so, how did that develop, or how would CN handle that particular problem?

Mr. Bandeem: Basically, it is a very short run, as you know, across from Tormentine to Borden, and the decision was made not to have crew accommodation on the ship. I think it is less than two hours—30 minutes, I am told by the Chairman—and it is much less expensive to have crew accommodation on the shore than it is to have it on the ship and, in many ways, is much better for the crew.

• 2030

Mr. Skelly: They did not seem to be too impressed by that suggestion, which was one of the things that they brought up at the time.

It is my understanding that CN is looking at the possibility of building a hotel at Lévis. This was again picked up in the form of a question that came through to us the other day. Is that a fact in reality, that CN is looking at the possibility of putting a hotel in at Lévis?

Mr. Bandeem: At Lévis?

Mr. Skelly: In the province of Quebec, yes.

Mr. Bandeem: No, I am not aware of this, and I think I can say, categorically, no, we are not looking at a hotel in Lévis.

The Chairman: May I put in a supplementary there, Mr. Skelly, please?

Mr. Skelly: Yes.

The Chairman: I will not take it off your time. I have heard rumours of late that CN is in fact looking to get out of the hotel business. Would you care to comment on that, Dr. Bandeem?

Mr. Bandeem: At the moment we have no intention of getting out of the hotel business. In fact we have a very firm policy of staying in it as a small quality chain; that is what we are moving towards. We are attempting to get rid of some of the older and less efficient hotels. In the case of St. John's, Newfoundland, we are replacing a hotel and construction has already begun on a new hotel which we will be a 25 per cent owner of and will manage as part of the chain.

[Translation]

M. Skelly: C'est extrêmement intéressant lorsque cela arrive.

Un autre point qui a été soulevé... je pense que c'était à Halifax quand nous y étions... il s'agissait de la construction d'un transbordeur... laissez-moi voir ce que c'était. Il s'agissait du problème du logement de l'équipage sur la ligne Borden-Tormentine, un nouveau transbordeur et je comprends que l'une des préoccupations dont je pense, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers a fait part à ce moment était le fait qu'il n'y avait pas de logement pour l'équipage sur ce navire et que, s'il était bloqué dans les glaces ou pour quelque autre cause que ce soit, il n'y aurait pas de logement à bord. Est-ce vrai et, si c'est vrai, comment est-ce arrivé ou comment le CN résoudrait-il ce problème?

M. Bandeem: Tout d'abord, c'est un parcours très court, comme vous le savez, entre Tormentine et Borden et il a été décidé qu'il n'y aurait pas de logement pour l'équipage sur le navire. Je pense que le trajet dure moins de deux heures... trente minutes, me dit le Président... et il est beaucoup moins coûteux de loger l'équipage à terre que de le faire sur le navire et, pour de nombreuses raisons, c'est bien préférable pour l'équipage.

M. Skelly: Ils ne semblaient pas être trop impressionnés par cette suggestion, qui était l'une des choses qu'ils ont dites à ce moment-là.

Je comprends que le CN étudie la possibilité de construire un hôtel à Lévis. Ceci a été également indiqué sous forme d'une question qui nous a été posée l'autre jour. Est-il vrai que le CN étudie la possibilité de construire un hôtel à Lévis?

M. Bandeem: A Lévis?

M. Skelly: Dans la province de Québec, oui.

M. Bandeem: Non, je ne suis pas au courant et je pense que je peux dire catégoriquement: non, nous n'envisageons pas de construire un hôtel à Lévis.

Le président: Puis-je ajouter quelque chose à cela, M. Skelly, s'il vous plaît?

M. Skelly: Oui.

Le président: Je ne vais pas le déduire de votre temps. J'ai entendu dernièrement des rumeurs disant que le CN envisage, en fait, d'abandonner le domaine de l'hôtellerie. Voudriez-vous commenter cela, Dr. Bandeem?

M. Bandeem: Pour le moment, nous n'avons aucune intention d'abandonner l'hôtellerie. En fait, nous avons une politique très ferme d'y rester, sous forme d'une petite chaîne d'hôtels de qualité; c'est ce que nous prévoyons. Nous essayons de nous débarrasser de certains des hôtels les plus anciens et les moins avantageux. Dans le cas de St-John, Terre-Neuve, nous remplaçons un hôtel et avons déjà commencé à construire un nouvel hôtel, dont nous serons propriétaires à 25 p. 100 et que nous gérerons dans le cadre de la chaîne.

[Texte]

The hotel in Halifax is out for bid with tenders being open till sometime in January for anyone who is interested in buying it.

We are looking at the possibility of a new hotel in Toronto in conjunction with a convention centre. Our site has been chosen to build a convention centre, and we are looking at a hotel in connection with that.

The rest of our hotels, we are satisfied with. We have to do some major renovations on The Macdonald Hotel in Edmonton, but we intend to stay in the hotel business.

The Chairman: Thank you. Sorry, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: In Lévis VIA Rail is going through some major modifications of the station and the ferry accommodation. These two are being integrated in some way, and this was where the discussion of a CN hotel came up, so I suppose it must have been speculation.

I understand that CN controls a certain parcel of land there that is to be turned over to VIA Rail for improvements. Is that in fact the situation that exists, that CN controls the federal government land there and in fact is looking at a procedure to transfer it to VIA Rail for these improvements to take place to the station and the ferry terminal?

Mr. Bandeen: I am sorry, you have me at a disadvantage, I do not know what the situation is there. Generally speaking we are opening negotiations with VIA on who is responsible for the stations across the whole system. Some of our stations VIA wants, they are building some new ones, some of them we intend to continue operating because while they are passenger stations they also accommodate our offices for other parts of the operations. So we have just begun the negotiations with VIA on who is responsible for passenger stations and I am sure that these will go on for a number of years.

Mr. Skelly: Would it be possible to obtain from you at some later date a description of exactly what is occurring at Lévis in terms of the upgrading and integration of the ferry and station in that area?

Mr. Bandeen: Surely, I will get that information and send it to you.

Mr. Skelly: Thank you very much. The last question is a bit of speculation, I guess, on my part. Has CN Marine ever considered or done any investigation into the possibility of deep sea shipping as an extension of a transportation system within Canada? I was looking, recently, at some of the major grain sales that Canada has been involved in and noticed that other nations avail themselves of the opportunity to earn a good deal of income from the transportation of our agricultural products and resources, so I wonder whether or not CN has ever done some serious looking at the possibility of deep sea capability.

Mr. Bandeen: The simple answer is yes, we have looked at it and are looking at it. But, going further than that, we are not at the moment prepared to act nor have any suggestions come forward or any management decision been made on it.

[Traduction]

L'hôtel d'Halifax fait l'objet d'un appel d'offres valables jusqu'en janvier et adressé à quiconque serait intéressé à l'acheter.

Nous étudions la possibilité d'avoir un nouvel hôtel à Toronto, en même temps qu'un centre de congrès. Le site de ce centre a été choisi et nous étudions de construire l'hôtel connexe.

Nous sommes satisfaits de nos autres hôtels. Nous devons faire quelques rénovations importantes à l'hôtel Macdonald d'Edmonton, mais nous avons l'intention de rester dans l'hôtellerie.

Le président: Merci, je m'excuse, M. Skelly.

M. Skelly: A Lévis, VIA Rail apporte certaines modifications importantes à la gare et à l'installation du transbordeur, qui sont en cours d'intégration d'une certaine façon, et c'est alors que le sujet d'un hôtel CN a été évoqué, de sorte que je suppose qu'il ne s'agissait que d'une hypothèse.

Je comprends que le CN possède une certaine parcelle de terrain qui sera remise à VIA Rail pour les améliorations. Est-ce en fait la situation réelle, que le CN possède un terrain du gouvernement fédéral là et, en fait, étudie une méthode pour le transférer à VIA Rail afin que des améliorations soient apportées à la gare et au terminal du transbordeur?

M. Bandeen: Je m'excuse, vous me prenez de court, je ne sais pas ce qu'est la situation là-bas. De façon générale, nous entrons en négociations avec VIA pour savoir qui est responsable des gares dans tout le réseau. VIA veut certaines de nos stations, ils en construisent certaines autres et nous avons l'intention de continuer à exploiter certaines d'entre elles parce que ce sont des gares de passagers qui contiennent également les bureaux des autres parties de notre exploitation. C'est pourquoi nous venons de commencer à négocier avec VIA pour savoir qui sera responsable des gares de passagers et je suis sûr que ces négociations dureront un certain nombre d'années.

M. Skelly: Serait-il possible d'obtenir de vous, ultérieurement, la description de ce qui se passe exactement à Lévis en ce qui concerne l'amélioration et l'intégration du transbordeur et de la gare dans cette région?

M. Bandeen: Sûrement, je vais obtenir cette information et vous l'envoyer.

M. Skelly: Merci beaucoup. La dernière question constitue un peu une spéculation de ma part, je le pense. Le CN Marine a-t-il jamais considéré d'étudier ou a-t-il étudié la possibilité d'avoir des navires de haute mer pour étendre le système des transports du Canada? J'étudiais récemment certaines importantes ventes de grain dans lesquelles le Canada a été impliqué et ai remarqué que les autres pays profitaient de la possibilité de réaliser d'importantes recettes par le transport de nos produits agricoles et de nos ressources, de sorte que je me demande si, oui ou non, le CN a jamais étudié sérieusement la possibilité de faire des transports maritimes.

M. Bandeen: La réponse toute simple est oui, nous l'avons étudiée et l'étudions encore. Mais, pour aller plus loin, nous ne sommes pas prêts pour le moment à passer à l'action et aucune suggestion n'a été faite ou aucune décision n'a été prise par la direction à ce sujet.

[Text]

• 2035

As you probably know, we have a minority interest in Cast, the shipping company that operates container service across the North Atlantic. More recently, Cast has expanded its operations into the deep-sea merchant marine with a class of ships called the "OBO"s. Not wishing for a moment to pretend to be a marine expert, I believe this is a multiple purpose ship that can handle bulk oil and ore, and which can handle coal or grain, if required. So we are involved in deep-sea shipping to the extent of our 18 per cent interest in Cast, but also, CN Marine has, on its own, been looking at this, trying to find out if there is a role they should play and how they could help develop the Canadian merchant marine if and when government policy dictates that there should be one.

Mr. Skelly: The interest that you have in Cast—it is my understanding that part of that Cast fleet is registered off shore. Is that correct? These new vessels that they are acquiring, will they be registered in Canada?

Mr. Bandeem: Their whole fleet is registered off shore. There is none in Canada. The taxation situation in Canada is almost prohibitive of a deep-sea ship to be registered here. It would be non competitive with the other shippers under the current taxation system.

Mr. Skelly: But certainly CN has an obligation to try to enhance the maximization of economic benefits within Canada. It would concern me to some degree that you are involved with a company that basically registers its vessels in another country. I presume these would be foreign crewed as well. Since you are going to obtain some benefit from taxation, you might as well hire Panamanian or Philippine crews in the process. Does CN not have some kind of obligation to try to enhance or maximize Canadian benefits. What kind of justification would you have for being involved with Cast in this?

Mr. Bandeem: Well, you have asked several questions there. I will try to answer them. I am not aware of any deep-sea merchant marine ship that is registered in Canada. It is not just a case that our Cast ships are not. There may be some but I am not personally aware of them.

Mr. Skelly: There are a substantial number . . .

Mr. Bandeem: Canadian deep-sea merchant marine?

Mr. Skelly: Yes and it seems to be growing.

Mr. Bandeem: Registered in Canada?

Mr. Skelly: Registered in Canada.

Mr. Bandeem: Crewed by Canadians, yes; I will take your word for it. We are looking at the possibility of crewing—I should say, Cast is because we are just a minority owner of it—some or all of their ships with Canadians. They might not be able to have all the officers Canadians but they could at least have some members of the crew. What is our reason for being in Cast? Initially it is the traffic. Aside from being an excellent investment, as it has proven over the last few years, it also is an excellent source of traffic in the movement of the containers from Montreal, all over Canada and particularly

[Translation]

Comme vous le savez probablement, nous sommes actionnaires minoritaires de Cast, une compagnie de navigation qui exploite des navires porte-conteneur sur l'Atlantique nord. Dernièrement, Cast a augmenté sa flotte hauturière d'une classe de navires appelée «OBO». Je ne prétends pas un instant être un expert en transport maritime; je crois que ces navires peuvent transporter du vrac, du pétrole et du minerai et qu'ils peuvent également transporter du charbon ou des grains au besoin. Nous sommes donc engagés dans la navigation hauturière dans la mesure où nous possédons 18 pour cent du capital de Cast mais le CN Marine a, pour son propre compte, étudié la question en essayant de déterminer s'il aurait un rôle à jouer et comment il pourrait aider à développer la marine marchande canadienne si le gouvernement décidait d'en créer une.

M. Skelly: La part du capital de Cast que vous avez . . . je comprends qu'une partie de la flotte de Cast bat pavillon étranger. Est-ce exact? Les nouveaux navires qu'ils achètent, seront-ils immatriculés au Canada?

M. Bandeem: Toute leur flotte bat pavillon étranger. Aucun navire ne bat pavillon canadien. Le traitement fiscal des navires de haute mer au Canada interdit presque de les immatriculer ici. Ils ne pourraient faire concurrence aux autres affréteurs dans le système fiscal actuel.

M. Skelly: Mais le CN doit certainement essayer de maximiser les avantages économiques au Canada. Il m'inquiéterait dans une certaine mesure que vous soyez associé dans une compagnie qui immatricule en principe ses navires dans un autre pays. Je suppose que les équipages sont également étrangers. Puisque vous allez obtenir un certain avantage fiscal, vous pourriez aussi bien embaucher des équipages panaméens ou philipins au cours du processus. Le CN n'est-il pas obligé d'une certaine façon d'essayer d'augmenter ou de maximiser les avantages pour le Canada? Quel genre de justification avez-vous à ce sujet pour vous associer à Cast?

M. Bandeem: Et bien, vous avez posé plusieurs questions. Je vais essayer d'y répondre. Je ne connais aucun navire marchand hauturier qui soit immatriculé au Canada. Ce ne sont pas seulement les navires de Cast qui ne le sont pas. Il peut y en avoir mais, personnellement, je n'en connais pas.

M. Skelly: Il y en a un nombre considérable . . .

M. Bandeem: Des navires marchands hauturiers canadiens?

M. Skelly: Oui, et ce nombre semble augmenter.

M. Bandeem: Immatriculés au Canada?

M. Skelly: Immatriculés au Canada.

M. Bandeem: Avec des équipages canadiens, oui; je vous crois. Nous étudions la possibilité d'embaucher des équipages—je devrais dire que Cast l'étudie parce que nous ne sommes que des actionnaires minoritaires—d'embaucher des équipages canadiens pour certains de leurs navires ou pour la totalité d'entre eux. Il se peut que tous les officiers ne puissent être Canadiens, mais au moins certains membres de l'équipage pourraient l'être. Quelle est la raison de notre association avec Cast? Tout d'abord, le transport. En plus d'être un excellent investissement, comme cela s'est avéré ses dernières années,

[Texte]

into the midwestern United States, and gives the Canadian National a very excellent source of revenue.

Mr. Skelly: I suppose there could be an argument to suggest that the Canadian government should have a window into the shipping industry in terms of some of the container vessels, should they attempt to divert at some point with larger, more modern vessels to single stops on the North American continent and funnel eventually all our traffic through Seattle or on the other coast, through New York or some other port. I wonder, basically, if you are looking at that kind of thing, why we are not looking at a Canadian ship as such. Excellent investment is fine but investment of scarce capital, it seems to me, should be in a Canadian product.

The Chairman: One more question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Right. Are those vessels being built in Canada; the oil and bulk carriers, the new ones?

Mr. Bandeen: No. The ones that Cast most recently bought were ships that already were built and in operation. They bought them from Anglo Nordic. Cast, however, has eight ships under order; six container ships and two of the combination carriers. I believe three of those are in Yugoslavia and five are in Korea.

• 2040

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

An hon. Member: So much for Canadian National.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Turner.

Mr. Turner: To Dr. Bandeen, the first question tonight has to do with the handling of dangerous commodities by rail. In our general operating instructions, form 696, I have been told that response forms are not required for import traffic, also mixed loads or freight forwarder shipments. The company claims that part loads do not require response forms. Can you tell me how this reduces the danger of the items shipped if it is explosive?

Mr. Bandeen: I am sorry, Mr. Turner, you have me at a disadvantage. I will certainly find out what these forms are and see if your information is correct and give you a written answer.

Mr. Turner: Correct, because I got it from one of your employees.

This is a question from a City of London resident. Did you travel to Ottawa by air, auto, or private rail car today or last night?

Mr. Bandeen: I travelled by auto this morning.

Mr. Turner: Can any person or company make arrangements to rent a private rail car from CNR to take a trip from Toronto to Vancouver and return? How much per day do you charge, and where does one apply to make the necessary rental

[Traduction]

c'est également une excellente source de transports de conteneurs de Montréal vers tout le Canada et, surtout, vers le centre-ouest des États-Unis et cela constitue pour le Canadien National une très importante source de bénéfices.

M. Skelly: Je suppose qu'on pourrait soutenir que le gouvernement canadien devrait avoir, sur les transports maritimes, une ouverture sous forme de navires porte-conteneurs, s'ils essayaient de passer à un certain moment à des navires plus gros et plus modernes qui ne toucheraient qu'un port du continent nord-américain et s'ils détournaient les marchandises que nous transportons actuellement vers Seattle ou sur l'autre côte, vers New-York ou un autre port. Je me demande surtout, si vous étudiez ce genre de chose, pourquoi nous n'étudions pas un navire canadien. Un excellent investissement est une bonne chose, mais des capitaux rares devraient être investis, il me semble, dans un produit canadien.

Le président: Une dernière question, M. Skelly.

M. Skelly: Bien. Ces navires sont-ils construits au Canada, les pétroliers et les vraquiers, les nouveaux navires?

M. Bandeen: Non, ceux que Cast a achetés dernièrement étaient des navires déjà construits et en exploitation. Ils les ont achetés à l'Anglo Nordic. Cast, toutefois, a huit navires en commande; six porte-conteneurs et deux transporteurs mixtes. Je crois que trois d'entre eux sont commandés en Yougoslavie et cinq en Corée.

Le président: Merci, M. Skelly.

Une voix: Et voilà pour le Canadien National.

Le président: Le prochain intervenant est M. Turner.

M. Turner: Au Dr Bandeen; la première question, ce soir, a trait au transport des matières dangereuses par chemin de fer. Dans nos instructions générales d'exploitation, formule 696, il m'a été dit que les formules de réponse ne sont pas nécessaires pour les marchandises importées, ainsi que pour les chargements mixtes et les expéditions des transitaires. La compagnie affirme que les formules de réponse ne sont pas exigées pour les expéditions partielles. Pouvez-vous me dire comment ceci diminue le danger présenté par les marchandises expédiées, si ce sont des explosifs?

M. Bandeen: Je m'excuse, monsieur Turner, vous me prenez de court. Je vais certainement trouver ce que sont ces formules, vérifier si votre information est exacte et donner une réponse par écrit.

M. Turner: Exacte, parce que je l'ai obtenue d'un de vos employés.

Cette question est posée par un habitant de London. Êtes-vous venu à Ottawa en avion, en auto ou par wagon privé, aujourd'hui ou hier soir?

M. Bandeen: Je suis venu en auto, ce matin.

M. Turner: Une personne ou une compagnie quelconque peut-elle louer au CNR un wagon privé pour aller de Toronto à Vancouver et en revenir? Combien comptez-vous par jour et où doit-on s'adresser pour faire les démarches nécessaires?

[Text]

arrangements? You ask VIA and VIA has got no answer, so you ask CN.

Mr. Bandeem: No, I am afraid you have to ask VIA.

Mr. Turner: Well, I know a guy who wants . . . he cannot find out where or why.

Mr. Bandeem: The only cars that I think would qualify for a rental, in the sense of your question, are two that we used to have called the Bedford and Burrard, and these we sold to VIA and they have them. They make their own rental arrangements. We carry them on the trains for them.

Mr. Turner: For CN employees working for VIA Rail, what protection does CN provide these employees, both head end and tail end, if involved in any legal action brought on by a passenger if so named in a law suit? Does CN stand behind the CNR employees? Does VIA stand behind the CNR employees? Or is it a joint program? They are very concerned over this in case something happens, a manslaughter charge or something like that.

Mr. Bandeem: Well, that is a technical and legal question and, frankly, I would have to defer to our law department on it. I will get you the answer. I do not know the answer at all.

Mr. Turner: Another question. Can you explain the new Rule G procedure that has been introduced after a very long battle with the brotherhoods, a drinking rule?

Mr. Bandeem: I know what the rule is. I am missing your question, do you mean can I explain it?

Mr. Turner: Yes. What is the procedure now?

Mr. Bandeem: Again, I will get this information for you. As you know, we have been working with the brotherhoods on the Rule G, and on the problem of alcohol and drugs in the company, I think very successfully. We are very pleased with the program. As I understand it, the unions also are. There has been a considerable effort made to deal with people who have a problem and to return them to working in the company, and we have met with a considerable degree of success. But if you wish, I will give you a total rundown on it.

Mr. Turner: In your statement today, you said that CN will lose more than \$150 million by transporting grain. You present VIA Rail with a bill, also Ontario Go train. How do you arrive at that amount on the bill?

Mr. Bandeem: For VIA, or for the . . .

Mr. Turner: For any of them. Is it an itemized account?

Mr. Bandeem: It is an itemized account. It is an order of the CTC called 6313. It took them, I think, two to two and a half years of hearings to come up with a method of costing rail movements. It is extremely complicated. It is not straightforward in the sense that a layman would easily understand it. I find it very difficult to comprehend 6313. However, it has been

[Translation]

Vous demandez à VIA et VIA ne sait pas, alors vous demandez au CN.

M. Bandeem: Non, j'ai bien peur que vous deviez demander à VIA.

M. Turner: Alors, je connais quelqu'un qui veut . . . ne peut savoir où ou pourquoi.

M. Bandeem: Les seuls wagons qui, je le pense, pourraient être loués, au sens de votre question, sont les deux que nous avons l'habitude d'appeler le Bedford et le Burrard, et nous les avons vendus à VIA qui les a. VIA les loue lui-même. Nous les transportons pour son compte.

M. Turner: A propos des employés du CN qui travaillent pour VIA Rail; quelle protection le CN assure-t-elle à ces employés, le personnel de tête et de queue des trains, s'ils sont impliqués dans un procès intenté par un passager et s'ils sont cités dans une action en justice? Le CN défend-il les employés du CNR? VIA défend-il les employés du CNR? Ou est-ce un programme conjoint? Ils sont très inquiets à ce propos, au cas où quelque chose arriverait, une accusation d'homicide ou quelque chose comme ça.

M. Bandeem: Eh bien, ceci est une question technique et juridique et, franchement, je dois consulter notre service juridique à ce sujet. Je vous ferai connaître la réponse. Je ne la connais pas du tout.

M. Turner: Une autre question. Pouvez-vous expliquer la nouvelle règle «G» qui a été adoptée après une très longue bataille avec la fraternité, une règle relative à l'ivresse?

M. Bandeem: Je connais cette règle. Je ne comprends pas votre question, me demandez-vous si je peux l'expliquer?

M. Turner: Oui. Quelle est maintenant la procédure appliquée?

M. Bandeem: Je vous ferai également parvenir cette information. Comme vous le savez, nous avons collaboré très fructueusement avec les fraternités à propos de la Règle G et les problèmes de l'alcool et des stupéfiants dans la compagnie. Nous sommes satisfaits de ce programme. Je comprends que les syndicats le sont également. Des efforts considérables ont été faits pour traiter les employés qui ont un problème et leur permettre de reprendre leur travail à la compagnie, et nous avons obtenu un grand succès. Mais, si vous le désirez, je vous donnerai le résumé des résultats obtenus.

M. Turner: Dans votre déposition d'aujourd'hui, vous dites que le CN perdra plus de \$150 millions dans le transport des grains. Vous présentez une facture à VIA Rail et également à l'Ontario Go train. Comment calculez-vous le montant de la facture?

M. Bandeem: Celle de VIA ou celle de . . .

M. Turner: De n'importe laquelle. Est-ce un compte détaillé?

M. Bandeem: C'est un compte détaillé. C'est un ordre de la CCT qui porte le numéro 6313. Il lui a fallu, je pense, entre deux ans et deux ans et demi d'audiences pour élaborer une méthode de calcul du coût des transports par rail. Elle est extrêmement compliquée. Elle n'est pas assez simple pour qu'un profane puisse la comprendre facilement. Je trouve qu'il

[Texte]

determined by the CTC that this is a just and fair method of estimating the costs of rail operations. In the case of VIA, we apply 6313 at the request of VIA when originally it was set up.

• 2045

The Chairman: I am sorry, I am going to have to intervene here because it seems to me, if my memory serves me correctly—and I will have to check the record to be sure—that when Mr. Roberts was before the committee, he told us the bills they received from CN and CP were not itemized, although he did say they were making much more progress with CN than with CP, if my memory serves me correctly. I do not think we can accept conflicting evidence from separate witnesses before the committee, so I think it is something the committee is going to have to look into, and I simply want to wave that flag, Doctor Bandeen, so . . .

Mr. Bandeen: I am not sure what you mean by "itemized".

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it seems to me that the witness is evading what Mr. Turner has been asking: the refusal of CN and CP to reveal their unit costs that make up the Canadian Transport Commission's basis for Order 6313 or 16, whatever the hell it is.

The Chairman: 6313.

Mr. Benjamin: Yes. Why does the CNR refuse, as well as CPR, to reveal their unit costs so that Via Rail—CTC will not disclose it either—so that Via Rail knows what the hell it is they are paying for. Mr. Turner is perfectly right.

Mr. Turner: Thank you, sir.

Mr. Benjamin: And the Chairman is perfectly right in cautioning the witness. What is so confidential about your unit costs?

The Chairman: Before Doctor Bandeen replies to the point of order raised by Mr. Benjamin, I raise the point, of course, because it would be totally unacceptable if this committee receives information that is not factual.

I think, however, I must point out—and again, I am relying solely on memory—but Mr. Roberts, it seems to me, did testify that they were making progress with CN and that they were getting some breakdown of their costs, but not a complete breakdown to their satisfaction for accounting purposes or for purposes of knowing exactly how much they were being charged for what.

It seems to me he also said they were making much more progress with CN than with CP, and I simply raise it as a caution that I want officials from CN to be certain their testimony is factual; if necessary, of course, we will go back to Mr. Roberts for clarification of his testimony.

Mr. Bandeen: Mr. Chairman, if I might speak to that, I am probably the one who is causing the confusion. I understood Mr. Turner to ask if, when we billed Go and Via, we had an

[Traduction]

est très difficile de comprendre la 6313. Toutefois, il a été déterminé par la CCT que cette méthode est juste et équitable pour estimer les coûts des transports ferroviaires. Dans le cas de VIA, nous appliquons la 6313, selon la demande faite par VIA lorsque cet organisme a été créé.

Le président: Je m'excuse, je vais devoir intervenir maintenant parce qu'il me semble, si ma mémoire est exacte—et je vais devoir consulter le dossier pour en être sûr—que lorsque M. Roberts était devant le Comité, il nous a dit que les factures reçues du CN et du CP n'étaient pas détaillées, bien qu'il ait dit qu'ils faisaient beaucoup plus de progrès avec le CN qu'avec le CP, si ma mémoire est exacte. Je ne pense pas que nous puissions accepter des témoignages contradictoires de témoins différents paraissant devant le Comité, de sorte que je pense que c'est quelque chose que le Comité devra étudier; je veux simplement signaler ce point, docteur Bandeen, afin . . .

M. Bandeen: Je ne suis pas sûr de ce que vous voulez dire par «détaillées».

M. Benjamin: M. le président, un point d'ordre.

Le président: Sur un point d'ordre, M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble que le témoin élude la question que M. Turner a posée: le refus du CN et du CP de dévoiler leurs coûts unitaires qui forment la base de l'ordre 6313 ou 16, ou de tout autre numéro, de la Commission canadienne des transports.

Le président: 6313.

M. Benjamin: Oui. Pourquoi le CNR refuse-t-il, ainsi que le CPR, de dévoiler ses coûts unitaires afin que VIA Rail—la CCT ne les publie pas non plus—de sorte que VIA Rail puisse savoir ce qu'il paye. M. Turner a parfaitement raison.

M. Turner: Merci, monsieur.

M. Benjamin: Et le président a parfaitement raison de prévenir le témoin. Qu'y a-t-il de si confidentiel dans vos coûts unitaires?

Le président: Avant que le docteur Bandeen réponde au point d'ordre soulevé par M. Benjamin, j'indique qu'il serait, naturellement, tout à fait inacceptable que ce Comité reçoive des informations qui ne seraient pas exactes.

Je pense, toutefois, que je dois souligner—et je me réfère, de nouveau, seulement à ma mémoire—mais M. Roberts, il me semble, a dit qu'ils faisaient des progrès avec le CN et qu'ils obtenaient une certaine répartition de leurs coûts, mais pas une répartition complète qui les satisfasse pour faire les imputations comptables ou pour savoir exactement combien on leur compte et pour quoi.

Il me semble qu'il a également dit qu'ils faisaient beaucoup plus de progrès avec le CN qu'avec le CP, et je dis simplement à titre d'avertissement que je veux que les représentants du CN soient certains que leur témoignage est conforme aux faits; au besoin, naturellement, nous nous adresserons à M. Roberts pour qu'il explique ce qu'il a dit.

M. Bandeen: Monsieur le président, si je peux parler à ce sujet, je suis probablement la cause de cette confusion. J'ai compris que M. Turner demandait si, lorsque nous facturons

[Text]

itemized account. Yes, we do with the CTC. The CTC is perfectly familiar with what we are doing as is the Minister of Transport.

I did not realize his question was, were we giving an itemized account to Via? No, we are not and we have not. We are in negotiations now in a new method of contractual arrangement between Via and ourselves, which I think will be beneficial to both of us, and the current contract runs out in April and we are in negotiations now. But I misunderstood; I thought you said, How do we make up the costs? We have an itemized account; we deal with the CTC, but this information was not released to customers, of which Via is one.

Mr. Turner: Mr. Roberts informs me that he cannot explain the bill. I want to know how you arrive at the figures you charge these people and the reason for this is, well, I hauled your passenger trains, we were always led to believe that the passenger charges were more than actually what they were, because if your dispatchers were on duty, your agents were on duty. All we should be paying for in a passenger train is the engineer, the crew and the tail end, plus the maintenance of the equipment.

It was always a mystery. I am convinced, like all other railroaders, that you have deliberately downgraded the service to get rid of it, and this is one of the ways you did it. You charged some of the freight services to the passenger to increase the bill.

The Chairman: If I may . . .

Mr. Turner: This is what many railroaders believe.

The Chairman: If I may interject again, it seems to me from a procedural point and from a point of courtesy, that we accept Doctor Bandeen's explanation of the answer and his misinterpretation of Mr. Turner's question. Certainly, for the time being I would say it is a dead issue, but I want to give Doctor Bandeen the opportunity now to answer Mr. Turner's question.

Mr. Bandeen: This particular form, 6313, which I am not going to defend or even try to explain because it is extremely complicated—there were long hearings before the CTC and when precisely the questions you are asking, Mr. Turner, were brought up, and expert witnesses were called, not only Canadian, but American, the hearing went on; there were cross-examination by shippers, by the provinces, by the federal government, by any interested party, and as a result of this, the CTC came up with an order which attempts to separate out the cost of the various operations of the Canadian railways, and in their judgment this is the best measure of the cost. We do not agree with everything that is in that, but then we have agreed to abide by the decision made by the regulatory authority.

Mr. Turner: Doctor Bandeen, recently the VIA Rail Corporation handed the passengers a lovely Christmas present,

[Translation]

Go et Via, nous fournissons une facture détaillée. Oui, nous la fournissons à la CCT qui est parfaitement au courant de ce que nous faisons, tout comme le ministre des Transports.

Je n'ai pas compris que sa question était: fournissons-nous une facture détaillée à Via? Non, nous n'en fournissons pas et n'en avons jamais fourni. Nous négocions actuellement avec Via un nouvel arrangement contractuel qui, je le pense, avantagera les deux parties; le contrat en cours se termine en avril et nous négocions actuellement. Mais j'ai mal compris; je pensais que vous aviez dit: comment calculons-nous les coûts? Nous établissons un décompte détaillé; nous traitons avec la CCT, mais cette information n'a pas été transmise aux clients, dont Via fait partie.

M. Turner: M. Roberts m'informe qu'il ne peut comprendre la facture. Je veux savoir comment vous calculez les sommes que vous facturez et leur raison d'être; par exemple, j'ai remarqué que pour vos trains de passagers, nous avons toujours été induits à croire que les frais des trains de passagers étaient supérieurs à ce qu'ils sont réellement, parce que si vos répartisseurs étaient au travail, vos agents étaient au travail. Tout ce que nous devrions payer pour un train de passagers est le mécanicien, le personnel et le serre-frein de queue, plus l'entretien de l'équipement.

Cela a toujours été un mystère. Je suis convaincu, comme tous les autres utilisateurs du chemin de fer, que vous avez délibérément diminué la qualité du service pour vous en débarrasser, que ceci est l'une des façons que vous avez utilisées. Vous avez imputé certains des services de fret aux passagers pour augmenter la facture.

Le président: Si je puis . . .

M. Turner: C'est ce que de nombreux usagers croient.

Le président: Si je peux intervenir de nouveau, il me semble, pour suivre la procédure et pour faire preuve de courtoisie, que nous devons accepter l'explication de la réponse donnée par le docteur Bandeen et sa mauvaise interprétation de la question de M. Turner. Il est certain que, pour le moment, je dirais que nous sommes dans une impasse, mais je veux maintenant donner au docteur Bandeen l'occasion de répondre à la question de M. Turner.

M. Bandeen: Cette formule spéciale, la 6313, que je ne vais pas défendre ou même essayer d'expliquer, parce qu'elle est extrêmement compliquée . . . il y a eu de longues audiences devant la CCT et lorsque les questions mêmes que vous posez, monsieur Turner, ont été soulevées et que des experts ont été appelés à témoigner, pas seulement des Canadiens, mais des Américains, l'audience a continué, ils ont été contre-interrogés par des expéditeurs, par les provinces, par le gouvernement fédéral, par toutes les parties intéressées et, ensuite, la CCT donna un ordre qui essayait de répartir le coût des différentes opérations des chemins de fer canadiens et, à son avis, ceci constitue la meilleure mesure des coûts. Nous ne sommes pas d'accord avec tout ce qui est là-dedans, mais nous avons accepté ensuite de respecter la décision prise par l'autorité de réglementation.

M. Turner: Docteur Bandeen, la société VIA Rail a récemment fait aux passagers un joli cadeau de Noël en faisant

[Texte]

increasing the fare structure from \$15 to \$22 from Dorval to Ottawa. Will CN get any portion of this fare increase?

Mr. Bandeon: It would not affect our contract with VIA. Basically VIA collects its own fares and they pay us on the basis of our contract which is basically 6313, so we would not get any direct effect of an increase in fares.

Mr. Turner: On page 3 of your statement you say that you must be honest in all dealings and so on. Can you tell me why on Tuesday, September 12, 1978, the 27th of the 8th month of 1980, you made submissions to the City of London, Ontario to install automatic signal protection at Egerton, Rectory, William, Maitland, Burwell and Colborne Streets? You did it through the back door. You did not notify the union. Mr. Len Boland is the General Chairman, who lives right in my riding. He did not know about it; I did not know about it. Why?

Is this the first step to running the trains through London because you are going to put CTTC through there. You are also asking for an increase in speed limit from 35 miles an hour to 50 miles an hour right through a city. We had that trouble at Mississauga and now you are asking for another one at London, Ontario.

The Chairman: Mr. Turner, would you explain CTTC please?

Mr. Turner: Centralized traffic train control.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bandeon: Your question was the procedure we use to apply for the installation of automatic protection at the crossing in London, and the question was on the method of application?

Mr. Turner: Yes. Why were people not notified? Why did you just walk in the back door? Have a meeting with the City Council...

Mr. Bandeon: I will give you an answer to that. I will have to get it from the officials in London, Ontario, on their procedure and answer it.

Mr. Turner: I have it right here from your superintendent.

Mr. Bandeon: Fine. Well then, you have the information.

Mr. Turner: I will tell you right now we are opposed to it because you say you look after your employees fairly. There are 12 rehab employees there. Even if you pension some off early and you are going to retrain the others, you have not said what you are going to retrain them for. They are certainly not going to be based in London, because I think it is the first step to the elimination of London, Ontario for the CNR terminal. There is no doubt about it. This is the first step.

Mr. Bandeon: Taking crossing protection men off is the first step?

Mr. Darling: The whole city, right through from one end to the other, and you are trying to increase the speed limit from 35 to 50 miles an hour.

[Traduction]

passer de \$15 à \$22 le prix d'un billet de Dorval à Ottawa. Le CN recevra-t-il une partie de cette augmentation?

M. Bandeon: Ça ne modifiera pas notre contrat avec VIA. En principe, VIA perçoit le prix de ses billets et il nous paie conformément à notre contrat, qui est principalement le 6313, de sorte que nous ne bénéficions d'aucun effet direct d'une augmentation de tarif.

M. Turner: A la page 3 de votre témoignage, vous dites que vous devez être honnête dans toutes vos transactions, etc. Pouvez-vous me dire pourquoi, le mardi 12 septembre 1978 et le 27 du huitième mois de 1980, vous avez demandé à la ville de London, Ontario, la permission d'installer des avertisseurs automatiques aux rues Egerton, Rectory, William, Maitland, Burwell et Colborne? Vous l'avez fait subrepticement. Vous n'en avez pas informé le syndicat. M. Len Boland est le président général et habite précisément dans ma circonscription. Il n'en savait rien; je n'en savais rien. Pourquoi?

Ceci est-il la première mesure permettant de faire passer les trains à l'intérieur de London parce que vous allez y installer le CTTC? Vous demandez également l'autorisation d'augmenter la vitesse maximale de 35 à 50 milles à l'heure à l'intérieur d'une ville. Nous avons connu ces ennuis à Mississauga et, maintenant, vous en cherchez d'autres à London, Ontario.

Le président: Monsieur Turner, pourriez-vous expliquer ce que signifie CTTC, s'il vous plaît?

M. Turner: Contrôle centralisé de la circulation des trains.

Le président: Merci.

M. Bandeon: Votre question portait sur la procédure que nous utilisons pour demander l'autorisation d'installer des avertisseurs automatiques aux croisements dans London, et la question portait sur la méthode utilisée?

M. Turner: Oui. Pourquoi la population n'a-t-elle pas été avertie? Pourquoi êtes-vous passé par la porte arrière? Ayez une réunion avec le Conseil municipal...

M. Bandeon: Je vais vous donner la réponse. Je devrai questionner la municipalité de London, Ontario, sur leur procédure avant de pouvoir le faire cependant.

M. Turner: J'ai la réponse ici, de votre surintendant.

M. Bandeon: Très bien. Alors, vous avez cette information.

M. Turner: Je vais vous dire dès à présent que nous nous y opposons parce que vous dites que vous protégez équitablement vos employés. Il y a 12 employés handicapés là-bas. Même si vous en mettez quelques-uns à la retraite anticipée et si vous recyclez les autres, vous n'avez pas dit pour occuper quel emploi vous allez les recycler. Ils ne resteront certainement pas à London, parce que je pense que ceci est la première étape de l'élimination de London, Ontario, comme gare du CNR. Il n'y a pas de doute à ce sujet. C'est la première étape.

M. Bandeon: Supprimer la surveillance humaine aux passages à niveau constitue la première étape?

M. Darling: Dans toute la ville, d'une extrémité à l'autre, et vous allez essayer d'augmenter la vitesse maximale de 35 à 50 milles à l'heure.

[Text]

Mr. Bandeen: I will give you an answer. You say you already have it, but I will make sure that it is correct and give you it again.

Mr. Turner: Can you tell me why the maintenance staff at Toronto are doing a lousy job in the opinion of many crews? The passenger units are breaking down so they take off freight units; one is not any better than the other. It is okay in London; it is okay in Windsor; but Toronto is terrible. The new yard is terrible; this is right from your own crews.

• 2055

Mr. Bandeen: I am not aware of that and again I will look into that.

Mr. Turner: Can you give me a list of the engine breakdowns for the past year, freight and passenger?

Mr. Bandeen: For the whole system?

Mr. Turner: Yes, sir, for the Ontario region.

Mr. Bandeen: Southern Ontario, London . . .

Mr. Turner: Yes, all of Ontario.

Mr. Bandeen: I am sure we can get it, yes. I certainly do not have it here.

The Chairman: Your final question, Mr. Turner.

Mr. Turner: I am liable to be here for three weeks; I have lots of material, all from new employees, sir, lots of them. Does CN have any plans now or in the future, or are they in the process of purchasing five trucking companies in Quebec to do express work?

Mr. Bandeen: To do express work?

Mr. Turner: Yes.

Mr. Bandeen: No, we are not purchasing any trucking to do express work. We are in negotiations for the possible purchase of trucking firms in Quebec, yes.

Mr. Turner: So, you are admitting it. You do not serve the market now and you are making a deal. How do you expect to serve the market in the future by making a deal with these trucking organizations?

Mr. Bandeen: I am sorry, perhaps I missed the point of the question. The trucking companies we are negotiating with right now are in business and are operating as truckers.

Mr. Turner: Right. You have your own trucks now.

Mr. Bandeen: Not through Quebec. The one area in which we do not have licences is from Montreal to Moncton. We do not have licences in that area. We have some in the Province of Quebec, a very limited number, and we have no through-licence.

Mr. Turner: Okay, but you are trying to serve a market now and you are doing a hell of a poor job, let me tell you, because we had all this business at one time and we used to run express

[Translation]

M. Bandeen: Je vais vous donner une réponse. Vous dites que vous l'avez déjà, mais je veux m'assurer qu'elle est exacte et vous la donner de nouveau.

M. Turner: Pouvez-vous me dire pourquoi le personnel d'entretien de Toronto fait, d'après de nombreux membres du personnel, un mauvais travail. Les locomotives de train de voyageurs tombent en panne, alors ils prennent les locomotives des trains de marchandises; les unes ne sont pas meilleures que les autres. Cela va très bien à London, cela va très bien à Windsor, mais à Toronto, c'est terrible. Le nouvel atelier marche horriblement mal; je le tiens de l'un de vos propres employés.

M. Bandeen: Je ne suis pas au courant de cela et je vais étudier la question.

M. Turner: Pouvez-vous me donner la liste des pannes de moteur de l'année dernière, fret et passagers?

M. Bandeen: Pour tout le réseau?

M. Turner: Oui, monsieur, pour la région de l'Ontario.

M. Bandeen: Sud de l'Ontario, London . . .

M. Turner: Oui, tout l'Ontario.

M. Bandeen: Je suis sûr que nous l'avons, oui. Mais je ne l'ai certainement pas ici.

Le président: Votre dernière question, M. Turner.

M. Turner: Je pourrais rester ici trois semaines; j'ai de grandes quantités de documents, provenant tous de nouveaux employés, monsieur, de grandes quantités d'entre eux. Le CN prévoit-il d'acheter maintenant ou à l'avenir, ou est-il en train d'acheter cinq compagnies de camionnage au Québec pour transporter les colis express?

M. Bandeen: Pour transporter les colis express?

M. Turner: Oui.

M. Bandeen: Non, nous n'achetons pas de compagnie de camionnage pour transporter les colis express. Nous négocions l'acquisition éventuelle de compagnies de camionnage au Québec, oui.

M. Turner: Ainsi, vous l'admettez. Vous ne desservez pas ce marché actuellement, mais vous faites une transaction. Comment croyez-vous pouvoir desservir ce marché à l'avenir en faisant une transaction avec ces organismes de camionnage?

M. Bandeen: Je m'excuse, je n'ai peut-être pas compris la question. Les compagnies de camionnage avec lesquelles nous négocions actuellement sont actives, elles font du camionnage.

M. Turner: Bien. Vous avez actuellement vos propres camions.

M. Bandeen: Pas dans le Québec. La seule région dans laquelle nous n'avons pas de permis est celle qui s'étend de Montréal à Moncton. Nous n'avons pas de permis dans cette région. Nous en avons quelques-uns dans la province de Québec, un nombre très limité, mais nous n'avons pas de permis de transit.

M. Turner: Très bien, mais vous essayer de desservir un marché actuellement et vous y faites un très mauvais travail, permettez-moi de vous le dire, parce que nous avons toutes ces

[Texte]

trains ahead of the passenger trains. We finally convinced you to run them behind the passenger trains; it made sense. It would make sense but we do not do it in the CN, or in the government for some reason or other. We had all this business, and every time you go on a highway anymore you see more couriers, so somebody is wrong. That business is going from CN—you go to the postal depots now and they are empty of parcels. The couriers are picking them up. You cannot tell me I cannot ship a parcel by postal or CNR for \$6 when the couriers will charge \$9 to come from London to Ottawa. I think you missed the boat. We had the ship-by-rail association, a combination of management and labour; we suggested all these ideas so you would get into the business but you would not listen. Maybe not you, is that right? They would not listen. It was 25 years ahead of the times.

The Chairman: Would you care to comment?

Mr. Bandeen: I do not have anything additional to add, except to say that what we are doing in express is quite independent of the trucking arm of the Canadian National, and we do have trucking firms that operate in almost every province, I guess in every province of the country with the exception of a through-licence between Moncton and Montreal, and the trucking companies are well-run, efficient and make money.

Mr. Benjamin: Can I have a question of privilege, or a point of order, or something, whatever it is? It was the railroads, CN and CP, who said that their trucking companies would do the express business better. Do not tell us now that some other companies are going to do it better. You are the fellows that told us 10 years ago that you would do it better. With your trucks...

Mr. Bandeen: If I could make the distinction, Mr. Benjamin, between our trucks which are part of the CN rail, and our trucking companies which are quite separate. This is the only point I was trying to raise; we have trucking companies that are purely truckers, operating as truckers and always have been. We also have a large trucking arm of the railway and of the express and it was the trucking arm of the corporation that we suggested would move the express goods, not the outside trucking companies, in the case of the CN. That was the only point I was trying to make.

Mr. Benjamin: Now it is the outside companies—sorry about that, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, I can see. Mr. Murta, please.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Doctor Bandeen, I would like to get into talking about the whole area of western Canada, where I come from. I would think possibly the most exciting area in terms of growth and potential in western Canada is the western region, basically the mountain region. Before we get into talking about some of the plans that the CN

[Traduction]

affaires à une certaine époque et que nous faisons passer les trains de colis express devant les trains de voyageurs. Nous vous avons finalement convaincu de les faire passer derrière les trains de voyageurs, c'était raisonnable. Cela semble raisonnable, mais nous ne le faisons pas au CN ou au gouvernement, pour une raison ou une autre. Nous faisons toutes ces affaires et chaque fois que vous allez sur une grande route, vous voyez plus de messagers, alors quelque chose ne va pas. Ces affaires échappent au CN... vous allez aujourd'hui dans les dépôts de colis postaux, et ils n'en contiennent pas. Les messagers les ramassent. Vous ne pouvez pas me dire que je ne peux expédier un colis par la poste ou par le CNR pour \$6, alors que les messagers demandent \$9 pour aller de London à Ottawa. Je pense que vous avez manqué le train. Nous avons l'Association des expéditeurs par chemin de fer qui regroupait des gestionnaires et des employés; nous vous avons proposé tout cela afin que vous puissiez entrer dans ce marché, mais vous n'avez pas écouté. Peut-être pas vous, il est vrai. Mais ils n'ont pas écouté. Ces idées avaient 25 ans d'avance.

Le président: Voudriez-vous répondre?

M. Bandeen: Je n'ai rien de plus à ajouter, sauf de dire que ce que nous faisons dans le service express est tout à fait indépendant du secteur camionnage du Canadien National et que nous possédons des entreprises de camionnage en exploitation dans presque toutes les provinces, je pense dans toutes les provinces du pays, à l'exception d'un permis de transit entre Moncton et Montréal, et que ces compagnies de camionnage sont efficaces et bien dirigées et qu'elles font des bénéfices.

M. Benjamin: Sur une question de privilège, ou un point d'ordre ou quelque chose, quoi que ce soit? Ce sont les chemins de fer, le CN et le CP, qui ont dit que leurs compagnies de camionnage assureraient mieux le service des colis express. Ne nous dites pas à présent que certaines autres compagnies le feront mieux. C'est vous qui nous avez dit il y a dix ans que vous le feriez mieux. Avec vos camions...

M. Bandeen: Je voudrais faire la distinction, M. Benjamin, entre nos camions qui font partie du CN Rail et nos compagnies de camionnage qui sont tout à fait distinctes. C'est la seule chose que j'essayais de dire; nous possédons des compagnies de camionnage qui sont purement des entreprises de camionnage, fonctionnent comme telles et ont toujours fonctionné ainsi. Nous possédons également un important secteur de camionnage dans le service des chemins de fer et des colis express et c'est ce secteur de la compagnie qui, nous l'avons dit, transporterait les marchandises express et non les compagnies extérieures de camionnage, dans le cas du CN. C'était la seule chose que j'essayais de dire.

M. Benjamin: Maintenant, ce sont les compagnies extérieures—je m'excuse, monsieur le président.

Le président: Oui, je le constate. Monsieur Murta, s'il vous plaît.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Dr Bandeen, je voudrais en venir à parler de toute la région ouest du Canada, d'où je viens. Je pense que, vraisemblablement, la région la plus prometteuse, en termes de croissance et de potentiel, de l'ouest du Canada est la région la plus à l'ouest, principalement la région des Rocheuses. Avant que nous ne parlions de

[Text]

has for the mountain region and the movements of potash, coal, or whatever through that area, I would like to get into this question of the Crow's Nest Pass rates and the grain rates. I would like to get from you, for this last fiscal year, the kind of losses that the CN incurred or grain losses that occurred within the CN because of the Crow's Nest Pass rates?

• 2100

Mr. Bandeen: I think it is in the annual report; there was a \$95 million loss for the year 1979. We anticipate this loss in 1981 to be in the \$150 million range and I believe I said in my opening statement that with no correction we are looking at it to be over \$300 million by 1985.

We are in the situation where the revenue side is relatively fixed and the expense side is on a very fast escalation, even faster than the cost of living. Our expenses have gone up, as I mentioned earlier, in response to another question. The material, aside from fuel, is going up at roughly 20 per cent a year and you gentlemen are more aware than I am of the increase in fuel costs, so the loss is going to escalate over this period of time very rapidly.

I am told that the estimate of loss for 1980 is \$126 million.

Mr. Murta: It was \$90 million last year.

Mr. Bandeen: It was \$95 million.

Mr. Murta: It was \$95 million and it is going up to \$100 . . .

Mr. Bandeen: I said over \$150 million in my opening talk but our estimate is \$155 million. We were anticipating the volume so . . .

Mr. Murta: I see. Are you still hauling approximately 52 per cent of the grain with the CP hauling about 48 per cent? Is that the breakdown in terms of the amount of grain hauled by the two railways?

Mr. Bandeen: Historically it has been the other way around. Historically the CP hauls more grain than we do, but the ratio varies; at one time it was 54 and 46, and I think in the last year that we hauled almost as much as the CP although I have not seen the final figures. CP had some labour problems in western Canada which slowed down their operations in the latter part of the year, so I think our hauling of grain will actually approach theirs this year. Historically they are a larger grain mover than we are.

Mr. Murta: As you very well know there is slow movement, although there is movement, in terms of some kind of solution but it may be a long-term solution to the whole question of the Crow's Nest Pass rates. We know, providing it gets passed by Cabinet, that some time in the new year we may see a three- or five-man inquiry to take what I would consider a very positive look at the whole question of grain transportation. I certainly do not believe that we can operate under the same type of an agreement with the railways forever; it is just going

[Translation]

certain des plans que le CN a élaborés pour cette région, et du transport de la potasse, du charbon ou de n'importe quoi dans cette région, je voudrais étudier la question des tarifs de la passe de Crow's Nest et des tarifs de transport des grains. Je voudrais que vous me donniez, pour la dernière année financière, une idée des pertes que le CN a subies ou des pertes sur les grains qui se sont produites au CN à cause du tarif de la passe de Crow's Nest.

M. Bandeen: Je pense que c'est dans le rapport annuel; il y a eu une perte de \$95 millions pour l'année 1979. Nous prévoyons qu'en 1981 cette perte sera de l'ordre de \$150 millions et je crois avoir dit dans mes premières remarques que, si rien ne change, nous prévoyons qu'elle atteindra \$300 millions en 1985.

Nous sommes dans une situation dans laquelle l'élément recette est relativement stable mais où l'élément dépense augmente très rapidement, plus rapidement même que le coût de la vie. Nos dépenses ont augmenté, comme je l'ai mentionné précédemment, en réponse à une autre question. Les matériaux, en dehors du carburant, augmentent d'environ 20 pour cent par an et vous, messieurs, êtes plus au courant que moi de l'augmentation des coûts du carburant, de sorte que la perte va augmenter très rapidement au cours de cette période.

On me dit que la perte prévue pour 1980 est de \$126 millions.

M. Murta: Elle était de \$90 millions l'an dernier.

M. Bandeen: Elle était de \$95 millions.

M. Murta: Elle était de \$95 millions et elle monte à cent . . .

M. Bandeen: J'ai dit plus de \$150 millions dans mes premières remarques, mais nous l'estimons à \$155 millions. Nous prévoyons le volume, de sorte . . .

M. Murta: Je comprends. Transportez-vous toujours environ 52 pour cent des grains et le CP environ 48 pour cent? Est-ce la répartition des quantités de grains transportés par les deux chemins de fer?

M. Bandeen: Autrefois, c'était l'inverse. En général, le CP remorque plus de grains que nous, mais la proportion varie; elle était un certain temps de 54 à 46 et je pense que l'année dernière nous en avons transporté presque autant que le CP, bien que je n'aie pas vu les derniers chiffres. Le CP a eu, dans l'ouest du Canada, certains problèmes de main-d'œuvre qui ont ralenti ses opérations dans la dernière partie de l'année, c'est pourquoi je pense que nous transporterons réellement presque autant de grains que lui cette année. En général, il transporte plus de grains que nous.

M. Murta: Comme vous le savez très bien, il y a un mouvement lent, mais il y a un mouvement, pour trouver un certain type de solution, mais ce pourrait être une solution à long terme à l'ensemble de la question des tarifs de la passe du Nid-de-Corbeau. Nous savons que, à condition que ce soit approuvé par le Cabinet, à un certain moment de la nouvelle année nous pourrions voir une commission d'enquête de trois ou cinq personnes étudier toute la question du transport des grains d'une façon que je considérerais comme étant très

[Texte]

to be too costly and it affects myself as a farmer as it does anybody else.

There are two basic solutions or two basic ideas that have come out of western Canada in terms of payment: one is basically that, for example, the Crow deficit would be paid by the federal government up to a certain level, say, an extra \$300 million, for easy figuring. That would be paid in one of two ways. One would go directly to the railways and then what would be established as a new baseline, in effect, would be paid by the producers themselves.

The other idea—and it is favoured by provincial governments in some cases and some farm organizations—would be that the payment would go to the producer. The producer then would choose whichever way he wanted to market grain. If you lived in Manitoba and trucks were competitive with rail, then you would move it that way. You would be able to move it either way and you would not move it based on the railways. If you wanted to move it, then you would be allowed to do it the way you wished. Coupled with this whole thing would be the idea, of course, that you would make use of the transport-efficient methods, in other words, unit trains and the whole series of mechanisms you now use to move coal and potash and things such as that.

• 2105

Could you comment, from the point of view of the CNR, on how you view the whole method of payment in this question? Obviously, if there is an investigation or study this will have to be a vital component of the whole equation.

Mr. Bandeen: Mr. Murta, I think you are probably aware—and I now do not speak for the CP—that both railways are on record, the CN particularly, as favouring a subsidy's if it is to be paid, being paid to the producer—for the reason you have given, that it then gives him freedom of choice as to how he is going to move his traffic.

You look south of the border and a large percentage of their traffic is moved by trucks, and of course a large percentage is moved by barge on the Mississippi River, which we do not have the equivalent of in Canada. However, that type of decision is one that falls in the realm of politics, as much as anything else, and we do not comment beyond saying that, as economists, we would feel that it would be better going to the producer. But we are not really in a position to make a judgment of that kind.

Mr. Murta: I think possibly one of the most important aspects, if not the most important aspect, of the whole question of resolving the Crow would be, if the railways do get more

[Traduction]

positive. Je ne crois certainement pas que nous pouvons fonctionner éternellement en vertu du même type d'accord avec les chemins de fer; cela va tout simplement devenir trop coûteux et cela m'affecte moi-même, en tant qu'agriculteur, comme cela affecte n'importe qui d'autre.

Il existe deux solutions de base ou deux idées de base qui font leur chemin dans l'ouest du Canada au sujet du paiement: la première consiste principalement en ce que, par exemple, le déficit du Nid-de-Corbeau soit absorbé par le gouvernement fédéral jusqu'à un certain montant, disons jusqu'à \$300 millions de plus, pour les fins de la démonstration. Ce montant pourrait être payé selon deux méthodes. La première consisterait à payer directement les chemins de fer, puis ce qui serait établi comme nouveau tarif de base, en fait, serait payé par les producteurs eux-mêmes.

L'autre méthode—et elle est préférée en certains cas par les gouvernements provinciaux et certaines organisations agricoles—consisterait à faire le paiement au producteur. Celui-ci choisirait ensuite la méthode qu'il voudrait pour commercialiser ses grains. Si vous viviez au Manitoba et que les camions puissent faire concurrence aux chemins de fer, vous pourriez les faire transporter par camion. Vous pourriez les transporter d'une façon ou de l'autre et vous ne seriez pas obligé de le faire par chemin de fer. Si vous vouliez les transporter, il vous serait possible de le faire de la façon que vous préférez. Tout cela laisse supposer, évidemment, que vous utiliseriez des méthodes efficaces de transport, en d'autres mots, des trains blocs et toute la série de mécanismes que vous utilisez actuellement pour transporter le charbon, la potasse, et les marchandises du même type.

Pourriez-vous indiquer, du point de vue du CNR, comment vous considérez l'ensemble de la méthode de paiement qui fait l'objet de cette question? S'il y a une enquête ou une étude, il est évident que ceci devra être un des plus importants éléments de l'ensemble de l'équation.

M. Bandeen: M. Murta, je pense que vous êtes probablement au courant—je ne parle pas au nom du CP—que les deux chemins de fer sont connus, le CN particulièrement, pour favoriser—s'il doit y avoir subvention—une subvention directe au producteur pour la raison que vous avez donnée, que cela lui donne la liberté de choisir comment il va transporter ses marchandises.

Si vous regardez du côté des États-Unis, vous constaterez qu'un important pourcentage de leurs transports est effectué par camion et, naturellement, un gros pourcentage est transporté par péniche sur le Mississippi, fleuve dont nous n'avons pas l'équivalent au Canada. Toutefois, une décision de ce type ressort du domaine politique autant que n'importe quelle autre, et nous n'avons rien à dire à part que, en tant qu'économistes, nous pensons qu'il serait meilleur de verser la subvention au producteur. Mais nous ne sommes réellement pas autorisés à donner une opinion de ce genre.

M. Murta: Je pense qu'il est impossible que l'un des aspects les plus importants, sinon le plus important de l'ensemble de la question relative au Crow's Nest, si les chemins de fer reçoivent

[Text]

money—whether it comes from the taxpayers through more government money, or whether it comes from the producers in part, or from a combination of both, or however you cut the pie—the question of guarantees of service from the railways. From a political point of view this is probably uppermost in this whole question. I have taken a look at it in terms of guarantees of service, and just how you would allay the farmer's fears over the fact that if things change he may not get the same kind of service—albeit everybody complains about it—he still may not get even that traditional kind of service that he would normally get. Has the CN given any thought to this question of how they could put up front a guarantee of service, in effect, some kind of guarantee of service that would be tangible in terms of the western farmer?

Mr. Bandeen: We certainly agree in principle with what you are saying. I think it has been a position we have taken all along, that if we get relief from the Crow rate it is incumbent upon us to guarantee a service. How you do that and what guarantee you have is something that has to be worked out with the people involved.

As you probably know, in the shipment of coal, as an example—I am not saying that the two are the same, but they have some similarities—in the shipment of coal to the west coast we have guarantees of service and penalties if the service is not met, if the timing is not met, if the turn-around time is too long, and there are penalties for the loader and unloader. It has worked out, and I think this guarantees the efficient use of the equipment and the efficient move of coal.

I certainly think the same types of things would have to be negotiated on grain. They would have to be different, and they would have to reflect the characteristic of the movement of grain, such as it is. We have done a bit of work on it but we do not have anything definitive. I think it is something that has to be negotiated. The principle, though, is very sound and certainly should be included.

Mr. Murta: An idea that has been thrown around by farm groups in the realm of guarantee of service is that you have paid so much money for moving so much grain and for anything over and above that there would be an incentive to move more grain. In effect, it is using the old incentive method which seems to work pretty well in some cases. Has that idea ever been thought about? Is it practical to think in that context, or along that line in connection with a railway, from your point of view?

Mr. Bandeen: Yes, that has been thought of and we have had discussions on it, but the type of incentive and the type of service guarantees I think depend to a large extent on the type of settlement that comes up and if I could just give one for instance on this: who is going to own the equipment under this

[Translation]

vent plus d'argent... que celui-ci vienne des contribuables sous forme de subventions gouvernementales plus élevées, qu'il vienne en partie des producteurs, qu'il vienne de combinaisons des deux méthodes ou, quelle que soit la façon selon laquelle vous coupez le gâteau... la question de la garantie de fournir le service donnée par les chemins de fer, est, d'un point de vue politique, probablement l'élément le plus important de toute cette question. Je l'ai étudiée comme une garantie de fournir le service et dites-moi seulement comment vous rassureriez les agriculteurs à propos du fait que, si les choses changent, ils pourraient ne pas recevoir le même service—quoique tout le monde s'en plaigne—ils pourraient ne pas même recevoir le type ordinaire de service qu'ils reçoivent normalement. Le CN a-t-il étudié la question de déterminer comment il pourrait donner une garantie de service... en fait un certain type de garantie de service... qui pourrait constituer une valeur tangible pour les agriculteurs de l'Ouest?

M. Bandeen: Nous sommes certainement d'accord en principe avec ce qui vous dites. Je pense que nous avons toujours dit que si nous ne sommes plus obligés d'appliquer le tarif du Crow's Nest, nous sommes encore obligés de garantir le service. Comment nous le ferions et quelle garantie vous auriez est une chose qui doit être déterminée avec les personnes intéressées.

Comme vous le savez probablement, dans le transport du charbon, par exemple—je ne dis pas que les deux sont pareils mais qu'ils offrent certaines ressemblances—dans le transport du charbon jusqu'à la côte ouest, nous donnons des garanties de service et sommes pénalisés si le service n'est pas fourni, si les délais ne sont pas respectés et si le temps d'immobilisation des wagons est trop long, et il existe des pénalités pour le chargeur et le déchargeur. Cela a bien fonctionné et je pense que cela garantit l'efficacité de l'utilisation de l'équipement et du transport du charbon.

Je pense que ce même genre de choses devrait certainement être négociées pour les grains. Les clauses seraient obligatoirement différentes et devraient tenir compte des caractéristiques actuelles du transport des grains. Nous y avons un peu travaillé, mais nous n'avons rien de définitif. Je pense que c'est quelque chose qui doit être négocié. Le principe, cependant, est très sain et devrait certainement être appliqué.

M. Murta: Une idée diffusée par certains groupes d'agriculteurs à propos de la garantie de service est que vous avez payé un certain montant d'argent pour transporter une certaine quantité de grains et que, pour toute quantité supplémentaire, il devrait y avoir des mesures incitant à faire transporter plus de grains. C'est en fait la vieille méthode des mesures incitatives qui semble donner d'assez bons résultats en certains cas. Avez-vous déjà étudié cette idée? Est-elle praticable dans ce contexte ou dans ce domaine, en relation avec un chemin de fer, à votre point de vue?

M. Bandeen: Oui, nous y avons pensé et nous l'avons étudiée, et je pense que les types de mesures incitatives et de garantie de service dépendent, dans une grande mesure, du type d'accord qui sera signé et je voudrais seulement donner un exemple: qui va posséder l'équipement en vertu de l'accord?

[Texte]

settlement. As it is now, the federal government and the provincial governments and the wheat board own some of the equipment, and we own some of the equipment. The schemes that I have seen range all the way from us having to own all the equipment to us owning none of the equipment. The reason I dwell on this is that one of the important guarantees is going to have to be the availability of equipment and a lot of that is going to depend on the ownership and who is putting the equipment up, whether it is the railways or the various other interested parties. So, until we have the final settlement, I do not think we can negotiate the service guarantees in a meaningful way. Once there is a final pattern, then I think we can negotiate service agreements which will guarantee to the producer the service and also build in some sort of an incentive for increased productivity on behalf of the railways.

Mr. Murta: In terms of your own CN budget for 1980-81, what kind of expenditures do you have in the area of grain if in fact you use that or do you use the Prairie region as such? We will take, first, the rolling stock. Now some rolling stock has been purchased but in terms of rolling stock and also track that is pretty well used exclusively for grain, what are your expenditures?

Mr. Bandeen: As you probably know, we do not purchase locomotives for a particular commodity. We purchase locomotives to bring our fleet up to the capacity to be able to meet all our demands, so it is almost impossible to say that a locomotive was bought to handle grain. However grain is one of the important movements and one of the largest single commodity shipments we have. We are spending money on covered hoppers next year that can carry grain, but they can also carry potash and a multitude of other traffic . . .

Mr. Murta: Are you doing any rehab with the boxcars themselves? Are you spending any money in that area?

Mr. Bandeen: No rehabs are budgeted for in 1981.

Mr. Murta: Is it safe to say then in terms of your budget for 1981 that there is a minimal amount of money being spent on equipment to haul grain, on boxcars? I can understand certainly the fact that locomotives would not be included, but we are talking about upgrading existing equipment. We know that we have a little space at the present time with our hopper car fleet, not very much, but we are going to have to add 1,000 a year at least from 1985 on in order to maintain the position we are now in because of the ones that are going out of service.

Mr. Bandeen: Well, I think it is perfectly safe to say that we are not spending any money on boxcars for the movement of grain next year. We have nothing in the budget for the

[Traduction]

Actuellement, les gouvernements fédéral et provinciaux et la Commission du blé sont propriétaires d'une certaine partie de l'équipement et nous possédons également une certaine partie de l'équipement. Les projets que j'ai vus prévoient différentes solutions comprises de tout l'équipement jusqu'à celle dans laquelle nous ne sommes propriétaires d'aucun équipement. La raison pour laquelle j'insiste sur ce sujet est qu'une des importantes garanties sera celle de la disponibilité de l'équipement et qu'une grande partie de cette garantie va dépendre du propriétaire et de celui qui fournit l'équipement, que ce soient les chemins de fer ou les différentes autres parties intéressées. Ainsi, jusqu'à ce que nous parvenions à un accord final, je ne crois pas que nous puissions négocier les garanties de service de façon pratique. Avec un plan définitif, je pense que nous pourrions négocier des accords qui garantiront le service aux producteurs et prévoir également, pour le compte des chemins de fer, une certaine sorte de mesure incitative visant à améliorer leur productivité.

M. Murta: Dans votre propre budget du CN pour 1980-1981, quel genre de dépenses prévoyez-vous dans le domaine des grains si vous en faites, ou bien comptez-vous desservir la région des Prairies sans rien modifier? Nous étudierons, premièrement, le matériel roulant. Actuellement, une certaine partie du matériel roulant a été achetée mais pour le matériel roulant et la voie qui sont utilisés presque exclusivement pour les grains, quelles sont vos dépenses?

M. Bandeen: Comme vous le savez probablement, nous n'achetons pas de locomotives pour une marchandise particulière. Nous achetons des locomotives pour donner à notre flotte la capacité de pouvoir répondre à toutes les demandes, de sorte qu'il est presque impossible de dire qu'une locomotive a été achetée pour transporter du grain. Toutefois, les grains ont pour nous une grande importance et constituent l'une des principales marchandises que nous transportons. Nous dépenserons de l'argent l'an prochain pour acheter des wagons-trémie couverts qui peuvent transporter du grain, mais qui peuvent également transporter de la potasse et une grande quantité d'autres marchandises . . .

M. Murta: Allez-vous faire des réparations sur les wagons couverts proprement dit? Allez-vous consacrer quelque chose à cela?

M. Bandeen: Aucune réparation n'est prévue en 1981.

M. Murta: On peut alors dire sans danger de se tromper que, d'après votre budget pour 1981, il y aura un montant minime d'argent qui sera dépensé pour de l'équipement de transport de grains, pour des wagons couverts? Je peux certainement comprendre que les locomotives ne seront pas incluses, mais nous parlons d'améliorer l'équipement existant. Nous savons que nous avons actuellement un petit surplus de wagons-trémie, pas bien gros, mais que nous devons en ajouter au moins 1,000 par an à partir au moins de 1985 pour continuer à en avoir autant qu'à présent parce que certains d'entre eux seront progressivement retirés du service.

M. Bandeen: Eh bien, je pense qu'on peut dire sans aucun danger de se tromper que nous ne dépenserons pas d'argent, l'an prochain, pour les wagons couverts utilisés pour transpor-

[Text]

acquisition of new cars for grain. We do have in the budget 1,000 covered hopper cars which are being delivered . . .

Mr. Murta: But they can be used for potash I suppose?

Mr. Bandeen: They are multi-purpose and we are actually looking at the possibility of dividing that into 300 gondolas and 700 covered hoppers because of the demands that we see next year.

Mr. Murta: This will be my last question. Would I be interpreting you correctly to say that for the foreseeable future, 1981 anyway, it is a corporate policy, that CN will not be putting any money into specifically grain carrying cars until a change is made or a movement at least is made in the Crow's Nest Pass rates?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Well that is certainly not a corporate decision that has been made. I think I would oppose that carte blanche statement. We have an obligation to move the grain and I think we have performed that in the last year very well. All the reports I have are that we have moved all the grain that was available to be moved. I am sure we will continue to do that in the future. I do not think we are ever purposely going to deny the equipment needed for the movement of grain.

• 2115

Some of the new locomotives we are ordering for next year will undoubtedly be there because of grain, and a great deal of the improvement of the track from Edmonton to Vancouver, indeed the improvement from Thunder Bay to Vancouver, is because of the volume of grain being moved. But you cannot separate it out. You cannot say you are putting in a double track from A to B because of grain. It is because of all the movements and the capacity we see is needed in the future. It is just not a one-year thing. We are looking at capacity five years down the track, and we are building for it, and building to try to have the capacity to handle not only grain, but all the other traffic in western Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Before I proceed to Mr. Fisher, who will be followed by Mr. Mayer, then by Mr. Hargrave, which will take us to 10 o'clock and probably a wee bit beyond, it would be my suggestion that we adjourn at that time. I know many members have other questions they wish to put, but I remind you we can in fact recall Dr. Bandeen and the officials of CN in January or February, and some time in April we should have the 1980 report, and we will be able to call them in the spring, if we have time available to consider their 1980 report. So if the committee agrees, that would be my proposition. I think we have earned our high salaries and expenses today.

Mr. Benjamin.

[Translation]

ter les grains. Nous n'avons pas prévu l'acquisition de nouveaux wagons pour les grains dans le budget. Nous avons prévu dans ce budget 1,000 wagons-trémie couverts qui sont en cours de livraison . . .

M. Murta: Mais ils peuvent être utilisés pour la potasse, je suppose?

M. Bandeen: Ce sont des wagons multi-utilisations et nous étudions actuellement la possibilité de les diviser en 300 wagons-tombereaux et en 700 wagons-trémie couverts, à cause des demandes que nous prévoyons pour l'an prochain.

M. Murta: Cette question sera la dernière. Serait-ce vous interpréter correctement que de dire que dans un avenir prévisible, en 1981 de toute façon, la politique du CN ne prévoit aucun investissement dans des wagons transportant uniquement du grain jusqu'à ce que le tarif de la passe de Crow's Nest soit modifié ou qu'il y ait un mouvement en ce sens?

Le président: Dr. Bandeen.

M. Bandeen: Eh bien, ce n'est certainement pas une décision qui a été prise au niveau de la compagnie. Je crois que je puis affirmer que nous n'avons pas carte blanche. Nous avons l'obligation de transporter le grain et je pense que nous l'avons très bien assumée l'an dernier. D'après tous les rapports que j'ai reçus, nous avons déplacé toutes les céréales accessibles. Je suis certain que nous continuerons de le faire à l'avenir. Je ne crois pas que nous allons volontairement refuser de fournir l'équipement nécessaire au déplacement des céréales.

Certaines des nouvelles locomotives que nous commandons pour l'année prochaine, serviront sans doute au transport des céréales et une grande partie des travaux d'amélioration de la voie ferrée située entre Edmonton et Vancouver, et entre Thunder Bay et Vancouver, sont principalement exécutés à cause du volume de céréales à déplacer. Mais vous ne pouvez séparer les causes les unes des autres. Vous ne pouvez affirmer que vous allez construire une voie double du point A au point B uniquement pour le transport des céréales. C'est en raison des besoins futurs en termes de circulation et de quantité. Nous ne prévoyons pas uniquement une année à l'avance. Nous déterminons les besoins sur une période de cinq ans et nous faisons les travaux nécessaires pour essayer d'être capable non seulement de transporter toutes les céréales mais de voir à tous les autres besoins de transport dans l'Ouest canadien.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Avant de laisser la parole à M. Fisher, et ensuite à M. Mayer et à M. Hargrave—il sera alors 10 h ou un peu plus tard—je propose de lever la séance à ce moment-là. Je sais que de nombreux membres ont d'autres questions à poser mais je vous rappelle que nous pourrions demander à M. Bandeen et aux représentants du CN de revenir témoigner en janvier ou février. Aussi, au mois d'avril nous devrions recevoir le rapport de 1980 et nous pourrions les rappeler au printemps si nous avons eu le temps d'étudier leur rapport. Donc, si le comité est d'accord, c'est ce que je propose. Je crois que nous avons mérité nos salaires élevés ainsi que nos dédommagements, aujourd'hui.

Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate what you have just said. I would be quite happy to sit here until 10.30 or 11.00 o'clock. The debate is going to go on most of the night tonight anyway. The committee can sit as long as the House is going to sit. Even though I think you are perfectly right, Mr. Bandeen and his officials will be back in April or May with their 1980 report, there are two or three items—one Mr. Murta has raised, one Mr. Turner has raised, one I have raised, another one or two I would like to raise—which need some kind of response from CNR now, not in April or May. I would like to ask my colleagues on the committee if we could not go till 10.30 or 10.45 if need be. I for one would like to have another seven minutes, three and a half minutes each for two questions. I think Mr. Forrestall and Mr. Mazankowski wanted to do a similar thing, and it may well be that one of the members such as Mr. Turner wants to do the same thing, because there are items that are fairly urgent. We could raise them again in April or May, and probably will, unless CNR acts on them.

I just throw that out as a request to the committee, that we go till 10.30 p.m.

The Chairman: Did you want to comment, Mr. Murta?

Mr. Murta: My only comment, Mr. Chairman, is I think it would be a good idea if we could have the CN officials back, probably preferably in the latter part of January, or at some time which is reasonably soon. Mr. Oberle, who is at the Constitution Committee this evening, has questions on the whole area of coal movement in the mountain region, because that basically takes up a good portion of his constituency. Mr. Benjamin, for example, has 10 minutes or so of questioning he feels is really important at the present time.

I would suggest that we could certainly extend the sitting of the committee for 10 or 15 minutes or something. I do not think there would be any point to going to 10.45 or 11.00, though, because there are more members, obviously, who want or who would certainly like to take the time to question Mr. Bandeen and his officials. But I think if there is something such that one or two of the members feel it just cannot wait, for whatever reason, then I have no problem with sitting a few minutes longer.

Mr. Deniger: On the same point of order.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I would like, if possible, to have another round, and have at least one speaker for each party on the second round. I have questions I would like to ask Canadian National. It is a burden on them, but it is a burden on us also.

Mr. Bandeen, do you have any plans to go back tonight to Montreal?

• 2120

Mr. Bandeen: I am going back to Montreal tonight, but I can stay here as late as you wish.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, je comprends votre point de vue, mais je serais heureux de siéger jusqu'à 10 h 30 ou 11 h. Les débats vont continuer pendant une bonne partie de la nuit, de toute façon. Le comité peut siéger aussi longtemps que la Chambre, bien que je pense que vous ayez parfaitement raison. M. Bandeen et ses représentants reviendront en avril ou mai avec leur rapport de 1980 en main. Il y a deux ou trois points—l'un qui a été souligné par M. Murta, un autre par M. Turner, un autre par moi-même et un ou deux autres que j'aimerais encore soulever—qui doivent être expliqués par le CN tout de suite et non pas en avril ou mai. J'aimerais demander à mes collègues du comité s'ils sont d'accord de rester jusqu'à 10 h 30 ou 10 h 45, si nécessaire. Personnellement, j'aurais besoin de sept minutes, à savoir trois minutes et demie pour chacune des deux questions. Je crois que MM. Forrestall et Mazankowski voulaient la même chose et qu'il y a peut-être un autre membre, par exemple M. Turner, qui veut aussi avoir la parole, car il y a des questions qui sont assez urgentes. Nous pourrions en reparler en avril ou mai et nous le ferons probablement à moins que le CN ne s'en occupe.

C'est ce que je demande au comité, que nous prolongions la session jusqu'à 10 h 30.

Le président: Aviez-vous un commentaire, monsieur Murta?

M. Murta: Mon seul commentaire, monsieur le président, c'est que je pense que ce serait une bonne idée de faire revenir les représentants du CN, de préférence à la fin janvier ou à un moment raisonnablement rapproché. M. Oberle, qui siège au Comité de la Constitution ce soir, a des questions à poser sur l'ensemble du domaine du transport du charbon dans la région montagneuse, laquelle constitue une grande partie de sa circonscription. M. Benjamin, par exemple, demande dix minutes pour poser des questions qui lui semblent réellement importantes toute de suite.

Je suppose que nous pourrions sans doute prolonger la séance du comité de dix à quinze minutes environ. Je ne crois pas que ce soit utile de continuer jusqu'à 10 h 45 ou 11 h, bien qu'il soit évident qu'il y a d'autres membres qui désirent ou qui aimeraient certainement avoir le temps d'interroger M. Bandeen et ses représentants. Mais s'il y a un ou deux membres qui sont d'avis qu'il y a un point qui ne peut attendre pour une raison ou pour une autre, je n'ai pas d'objection à siéger quelques minutes de plus.

M. Deniger: Concernant une question d'ordre.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: J'aimerais, si possible, que nous refassions le tour et qu'au moins un porte-parole de chaque partie ait l'occasion de parler. J'ai des questions à poser aux représentants du Canadien National. C'est probablement pénible pour eux, mais ça l'est également pour nous.

Monsieur Bandeen, prévoyez-vous retourner à Montréal ce soir?

M. Bandeen: Je rentre à Montreal ce soir, mais je peux rester aussi tard que vous le désirez.

[Text]

Mr. Deniger: I would like to have a second round.

Mr. Bloomfield: On a point of order, Mr. Chairman. Could you divide the time up to less than at present so that we could have, say, seven or eight minutes.

The Chairman: I can certainly do that on the second round, but I hesitate to do it on that first round and we are still on the first round. I think it is only fair that we give equal time to all of the members but, as Mr. Murta has pointed out, there are other members who because of other commitments cannot be here today but who I know want to put some questions. That is the reason why I suggested that we have another session with the CN officials in January.

The other reason, of course, is there is a well known principle that the human mind can only absorb what the human ear can stand and, I do not know about anybody else, but my mind has just about reached its absorption point. In any case I will proceed now to Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Mr. Chairman, I will keep mine fairly short I think, because I have a specific problem from my constituency that I want to raise and which I will follow with a more general question. The constituency problem affects the town of Malton which is on the south side of your track just east of Toronto International Airport. Specifically, there are 100 houses there that back on to your track, and the homes are as close to the track as you and I are right now. The track runs on an embankment that is roughly level with the eaves-trough on the roofs, and there is a wooden fence that separates the track and the homes. These homes were built in 1972, after the track was there obviously, and everyone involved including the municipality admits that the railroad cautioned the municipality against building these homes there. The municipality went ahead and 100 people bought their houses and now they would like some relief from the noise that they are facing.

The cause is fairly justified. There are two arguments I want to make on behalf of the homeowners. One is that the track's use has greatly increased. There has been a terminal put in in Brampton. There is a great deal more traffic on the main track, and there is a lot more shunting that is going on right behind the homes, particularly in the evening. Second, the railroad itself, the CNR itself, has recognized some of its responsibilities here already or I would not be raising this question with you. Together with the municipality you financed a study by a company called Vibron Limited in Mississauga to look at ways by which you could solve the problem.

Now that takes me to my request. The company report recommended certain ways to improve soundproofing right inside the homes, and I have taken that request to CMHC. The Minister, Mr. Cosgrove, tells me that the report makes some very significant observations and he is taking it very seriously. He hopes to have a report back to us shortly. We have heard nothing from the CNR. The CNR has a copy of the report, and I would appreciate having some reaction back from you to the report. There has been an acknowledgement

[Translation]

M. Deniger: J'aimerais refaire le tour des membres.

M. Bloomfield: Une question d'ordre, monsieur le président. Pourriez-vous accorder moins de temps à chacun, disons sept ou huit minutes.

Le président: Je peux certainement le faire au deuxième tour mais j'hésite à le faire au premier et nous en sommes encore au premier. Je considère qu'il est juste que nous accordions le même temps à chaque membre, mais comme M. Murta l'a signalé, il y a d'autres membres qui, en raison d'autres engagements, ne peuvent être présents aujourd'hui et qui, je sais, auraient des questions à poser. C'est pourquoi j'ai proposé d'avoir une autre session avec les représentants du CN, en janvier.

L'autre raison, bien sûr, c'est qu'il y a un principe bien connu selon lequel le cerveau humain ne peut plus fonctionner si le corps est épuisé et je ne veux pas parler pour les autres, mais mon cerveau a presque atteint son point de saturation. En tout cas, je cède la parole à M. Fisher.

M. Fisher: Monsieur le président, mon exposé sera assez court car j'ai un problème spécifique qui concerne mes mandants que je désire présenter et j'aimerais ensuite parler d'une question plus générale. Le problème spécifique touche à la ville de Malton qui se trouve du côté sud de votre voie ferrée, juste à l'est de l'aéroport international de Toronto. Pour présiser, il y a 100 maisons dans cette ville qui sont aussi près de la voie ferrée que la distance qui nous sépare vous et moi. La voie passe sur un remblai qui arrive à peu près à la même hauteur que les gouttières des toits et une clôture en bois sépare la voie des maisons. Ces maisons ont été construites en 1972 et toutes les personnes concernées, y compris le conseil municipal, admettent que la société ferroviaire leur avait conseillé de ne pas construire de maisons en cet endroit. La municipalité n'a pas suivi ce conseil et 100 personnes ont acheté des maisons et, à présent, celles-ci voudraient qu'on réduise le bruit qu'elles entendent.

Leur cause est bien justifiée. J'ai deux arguments à présenter au nom des propriétaires. D'abord, l'utilisation de la voie s'est accrue considérablement. Il y a une nouvelle gare dans la ville de Brampton. Il y a beaucoup plus de circulation sur la voie principale et il y a beaucoup de manœuvres qui se font juste derrière les maisons, particulièrement au courant de la soirée. Deuxièmement, la société elle-même, le CN, a déjà reconnu certaines de ces responsabilités sinon je ne soulèverais pas ce point devant vous. La municipalité et vous avez subventionné une étude faite par une société appelée Vibron Limited de Mississauga sur les façons de résoudre le problème.

J'en arrive ainsi à ma demande. Le rapport de la société recommandait certaines mesures pour améliorer l'insonorisation des maisons elles-mêmes et j'ai présenté cette demande à la SCHL. Le ministre, monsieur Cosgrove, m'a signalé que le rapport contient des observations très significatives et qu'il étudie le rapport très sérieusement. Il espère nous remettre un rapport bientôt. Le CN a un exemplaire du rapport en main et j'aimerais que vous me donniez vos commentaires sur celui-ci. Vous en avez accusé réception, c'est tout, et la municipalité et

on it. That is all. And the municipality and the local residents and myself would appreciate having something beyond the acknowledgement.

Specifically there have been some recommendations here that we would like your comments on. First of all, we would like to know your reactions to upgrading the sound barriers. It does not have to be as elaborate I guess as what is recommended in the report, but I think the report recommends that we actually move the track in some instances. I do not know whether that is feasible or not.

Second, and perhaps more important from the residents' point of view, they would like you to start shunting your trains in an industrial area to the west of the residential area—specifically, that is west of Airport Road. The trains come across Airport Road and shunt at night, disturbing everyone. It is a noise which, more than the actual operation of the train, seems to bother people. It is one about which I get complaints from people in the whole town, not just from the 100 residents right next to the track.

• 2125

Thirdly, we would like you to take a look at the possibility of slowing your trains down, in the hope that as they pass behind those homes and pass near the town the noise levels will be lower.

Following up this recommendation, if you are going to come back in January maybe by that time we can have some kind of response, beyond an acknowledgement, from you and your officials on that. It is such a specific problem I really do not expect much of a reaction right now.

Mr. Bandeen: I cannot give you a specific answer because I have not read the report. I am familiar with the problem; it has been long standing and long running.

I can tell you that in the future we are not just going to talk to the municipalities about this, we are now out opposing, with everything we can, housing subdivisions being built along major railways—and, I might add, to no avail, except that we are getting a record now. We are putting on record what is going to happen; if they subdivide and build expensive houses right beside the track it is going to be noisy, and there is a great possibility that the traffic will increase in the future. We want it all down. We have made quite a few enemies by this procedure amongst developers, they and the municipalities get very upset about it. But we have lost most of them, including one right in the heart of Toronto, Crombie Place I believe it is called, where they built so-called low-cost housing right ruddy well on the tracks, and the balconies of these poor people look out right into the main passenger throughfare in the City of Toronto.

We complained about this; we explained that it was the wrong place to build housing of any kind and we were totally ignored. But we are actively pursuing it now and it is not just going to be a passive opposition. When a developer comes along and wants to subdivide beside the railways, we want to make sure that the municipalities really understand it, and we would almost like to go to each purchaser of a house. In this case, the plans for that line have always been to increase

les habitants locaux ainsi que moi-même aimerions connaître votre avis.

Plus précisément, nous aimerions entendre vos commentaires au sujet de certaines recommandations. D'abord, que pensez-vous d'améliorer les barrières anti-bruit? Je suppose qu'il n'est pas nécessaire d'être aussi précis que le rapport mais je crois que celui-ci recommande en fait de changer l'emplacement de la voie dans certains cas. Je ne sais pas si c'est réalisable ou non.

Le deuxième argument est peut-être le plus important du point de vue des habitants; ces derniers aimeraient que vous commenciez à faire le triage de vos trains dans une zone industrielle à l'ouest de la zone domiciliaire, c'est-à-dire à l'ouest de l'Airport Road plus précisément. Les trains traversent l'Airport Road et le triage se fait la nuit, ce qui dérange tout le monde. Cela produit un bruit qui semble gêner les gens davantage que le passage du train lui-même. J'ai reçu des plaintes à propos de ces bruits de tous les habitants de la ville, non pas uniquement des 100 personnes qui habitent juste à côté de la voie ferrée.

Troisièmement, nous voudrions que vous considériez la possibilité de ralentir vos trains en espérant que lorsqu'ils passeront derrière les maisons et près de la ville, le bruit sera diminué.

Comme suite à cette recommandation, si vous revenez en janvier, peut-être que vous et vos représentants pourrez répondre à notre requête à ce moment-là. C'est un problème tellement spécifique que je ne m'attends pas à une réponse complète tout de suite.

M. Bandeen: Je ne peux vous donner une réponse précise étant donné que je n'ai pas lu le rapport. Je suis au courant du problème; il y a longtemps qu'il existe.

Je puis vous assurer qu'à l'avenir, nous ne nous contenterons pas d'en parler aux municipalités, nous nous opposons à présent fermement à la construction de secteurs domiciliaires le long des principales voies ferrées—et j'aimerais ajouter, sans succès, sauf que nous tenons un dossier maintenant. Nous prenons note des plans, s'ils prévoient faire des lotissements et construire des maisons chères près d'une voie ferrée, ce sera très bruyant et il est fort possible que la circulation augmente à l'avenir. Nous ne laissons rien passer. Nous nous sommes fait de nombreux ennemis à cause de cela chez les promoteurs. Ces derniers et les municipalités n'aiment pas ça du tout. Mais c'est peine perdue dans la plupart des cas, y compris à Crombie Place, je crois, qui est situé en plein cœur de Toronto où l'on a construit des soi-disant logements à prix modique pratiquement sur la voie ferrée et les balcons de ces pauvres personnes donnent directement sur la voie principale de circulation des passagers dans la ville de Toronto.

Nous nous sommes plaints de ceci; nous avons expliqué que ce n'était pas un endroit propice à la construction de n'importe quelle sorte de logement et l'on n'a pas du tout tenu compte de nos conseils. Mais nous nous en occupons actuellement et nous ne nous contenterons pas d'une opposition passive. Lorsqu'un promoteur désire répartir en lotissements les terres à côté d'une voie ferrée, nous voulons nous assurer que la municipalité est au courant de toutes les implications et, si c'était

[Text]

traffic. We did oppose it we did warn the municipality. They, nonetheless, built it, they gave them lots right smack against it and, as you say, there is everything wrong with it. We have to stop trains there, we have brakes—it is a bad situation.

Mr. Benjamin: This one we agree with you on.

Mr. Fisher: I agree with it too, in fact I agree with the history that you have given us here. The councillor for the area, when he presented me with this problem, admitted that you are on record as opposing this particular subdivision. But we do, in fact, have some alternatives recommended by that study. Let us go through it, is my recommendation, let us go through it and see if we can find some practical ways that would reduce, if not altogether eliminate, the nuisance that the people have.

Mr. Bandeen: I will certainly get a report on it and come back to you with it.

Mr. Fisher: Good.

My second area is one of curiosity, again arising out of our experiences in Mississauga. I refer to your opening remarks on page 12, in which you say that a task force has been set up as a consequence of the McGregor accident where you are taking a look at "a number of safety problems". I wonder if you can give us some idea, first of all, of what these safety problems are that you are taking a specific look at. Secondly, is there anybody from the municipal level from Mississauga who is on that task force? I will leave those two questions with you and then come back with another.

Mr. Bandeen: We set up the task force in response to the CTC's finding on our derailment at McGregor. They gave us six months to come back with recommended rules for safety and regulation, which then they would vet and look at and adopt as a minimum regulation for the industry. So, taking this very seriously, because it is a very serious problem, we have set up this committee which has, as I think I have listed, the representatives of both railways, the CP and ourselves, certain municipal authorities—and I am sorry I cannot tell you which ones, I can, again, find that out for you—the police and fire chiefs associations, the chemical producers, car builders. We are trying to get everybody who is interested in the safety factor in order to come up with a set of regulations which, while it will produce the maximum safety will also make some sense economically in the continued movement of so-called dangerous or hazardous commodities.

• 2130

I am told that, looking at three basic categories of problems. One is the technical prevention of these accidents, how do you do it; one is the operating practices of the railway; the third is, basically, how do you handle the situation after the event of a derailment. The first two are attempting to have no derailment and the third is what the procedures are that should be in place so that it is automatic; so that we do not have the type of problem that existed in Mississauga and also existed in Mac-

[Translation]

possible, nous aimerions contacter chaque acheteur d'une maison. Dans le cas que vous avez mentionné, une augmentation de la circulation sur la voie ferrée était prévue depuis longtemps. Nous nous sommes opposés et nous avons prévenu la municipalité. Celle-ci a néanmoins donné des lots juste à côté de la voie et, comme vous l'avez dit, cet endroit est tout à fait inapproprié. Nous devons arrêter les trains à cet endroit nous devons freiner—c'est une mauvaise situation.

Mr. Benjamin: Nous sommes d'accord avec vous sur ce point.

Mr. Fisher: Je suis également d'accord, en fait, je sais que tout ce que vous nous avez dit est vrai. Lorsqu'il m'a présenté ce problème, le conseiller de la région m'a dit que vous aviez écrit sur papier que vous n'appuyiez pas ce lotissement particulier. Mais, ce rapport recommande certaines solutions de rechange. Étudions-les, voilà ce que je propose. Peut-être trouverons-nous des moyens pratiques de réduire sinon d'éliminer complètement cette nuisance.

Mr. Bandeen: Je vais sans faute obtenir un rapport à ce sujet avec lequel je reviendrai vous voir.

Mr. Fisher: D'accord.

Ma deuxième question concerne également les expériences que nous avons eues à Mississauga. Je parle de vos premiers commentaires de la page 12 selon lesquels un groupe de travail a été créé à la suite de l'accident qui est survenu à McGregor, pour analyser «un certain nombre de problèmes de sécurité». En premier lieu, j'aimerais que vous nous donniez un aperçu de ces problèmes de sécurité que vous étudiez en particulier et, en deuxième lieu, est-ce qu'il y a un représentant du conseil municipal de Mississauga qui fait partie du groupe de travail? Je vais vous laisser répondre à ces deux questions et j'en aurai ensuite une troisième.

Mr. Bandeen: Nous avons créé le groupe de travail en raison des conclusions de la CCT à la suite de notre déraillement à McGregor. La Commission nous a donné six mois pour lui remettre des propositions de règles de sécurité qu'elle étudierait en vue de leur adoption comme règlements minimaux dans l'industrie. Nous avons pris l'affaire au sérieux car c'est un grave problème et nous avons créé un comité qui se compose, comme je crois l'avoir dit, de représentants des deux sociétés ferroviaires, soit le CP et nous-mêmes, de certaines autorités municipales—et je m'excuse de ne pouvoir les nommer, mais je pourrais obtenir leurs noms pour vous—de représentants des associations de policiers et de pompiers, de fabricants de produits chimiques, de constructeurs de voitures. Nous essayons de rassembler toutes les personnes qui s'intéressent à la sécurité afin d'élaborer une série de règlements qui, tout en assurant une sécurité maximale, seront tout de même raisonnables au point de vue économique, en ce qui concerne le transport constant des produits dangereux ou périlleux.

L'on m'a informé que les problèmes se classent parmi trois catégories de base: les moyens techniques de prévenir les accidents—ce qu'il faut faire—les méthodes de fonctionnement de la société et les mesures à prendre après un déraillement. Dans les deux premières catégories, l'on essaie d'éviter les accidents et, dans la troisième, l'on essaie de déterminer les mesures à adopter pour qu'automatiquement nous n'ayons pas les problèmes qui se sont présentés à Mississauga ainsi qu'à

[Texte]

Gregor, where there was a lack of co-ordination of the various people who were trying to deal with the problem.

So that is basically what we are trying to do. We are trying to get a set of regulations and then we have six months from the day of the report, then submit them to the CTC, and if they agree with them—they will modify them perhaps at their own discretion—these will become minimum regulations for the railways at least.

Mr. Fisher: Just for your reference, I might point out to you that the municipal authorities in Mississauga did not act blindly when that event occurred. One of the reasons it went so smoothly was the prior existence of a plan to handle this kind of difficulty in the municipality. I recommend those authorities to you for this kind of a thing, both police, fire and municipal authorities. You may find their personal insights into these things pretty useful for that kind of a study.

Mr. Bandeen: And people working through their police association nationally, so we will try to make sure we get the advice from Mississauga.

Mr. Fisher: Now, my third question deals with your perspective on inspection procedures, particularly with hazardous goods; how you do it. When we had some discussion in the House a week or so ago, I asked the minister to consider increasing the number of inspectors he has and his answer was twofold: first, that he is getting more experts in hazardous goods, and second, that he considers his inspectors to be, I think his phrase was, monitors of your monitors—people who would check to see whether or not your people are doing a proper job. That is his perspective on it. I would like to hear how you go about inspecting your procedures on hazardous goods.

Mr. Bandeen: Well, I think, as you are aware, we have our normal inspection of trains including the ones with hazardous goods on them. The CTC also has their own inspectors. There is no point in duplicating one another and we do tend to try to co-ordinate the activities of the railway and the CTC, and I think it is absolutely essential that this be done to get the maximum benefit out of the money being spent on it.

The Chairman: You have three minutes left, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: That puts on the record the answer I want, so that is fine. It seems we are pressed for time.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to raise a matter if I could, Mr. Chairman, on behalf of a colleague of mine, Mr. McKnight from Saskatchewan, and he has a concern over a piece of land that did have track on it and was abandoned at Elrose in Saskatchewan. Let me backdrop it by saying this, first of all, Mr. Chairman. I had occasion to work with your people in the past in my own riding at Neepawa when there was a station there that has since ceased to be used. It was work with an historical society there and we had very good co-operation in getting the CN to turn

[Traduction]

MacGregor où il y a eu un manque de coordination entre les personnes qui essayaient de remédier à la situation.

C'est fondamentalement ce que nous essayons de faire. Nous devons élaborer une série de règlements et nous disposons de six mois à partir du dépôt du rapport pour le soumettre à la CCT. Si celle-ci est d'accord avec les règlements—elle les modifiera peut-être à sa discrétion—ceux-ci deviendront les règlements minimaux à respecter par les sociétés ferroviaires.

M. Fisher: A titre d'information, je vous signale que les autorités municipales de Mississauga n'ont pas agi à l'aveuglette au moment de l'accident. L'une des raisons pour laquelle tout s'est si bien déroulé, c'était qu'un plan d'action pour ce genre de problème dans la municipalité existait déjà. Je vous recommande de consulter ces personnes, à savoir les chefs de police, les pompiers et les autorités municipales, pour de tels cas. Vous vous rendrez peut-être compte que leurs points de vue dans ce type d'étude sont très utiles.

M. Bandeen: Ainsi que les personnes qui travaillent pour leur association de policiers à l'échelle du Canada. Nous essayerons d'obtenir des conseils de Mississauga.

M. Fisher: Ma troisième question a trait à votre perspective sur les procédures de vérification, particulièrement dans le cas des produits dangereux: c'est-à-dire comment faites-vous la vérification. Au cours des débats qui ont eu lieu à la Chambre, il y a environ une semaine, j'ai demandé au ministre d'étudier la possibilité d'accroître le nombre d'inspecteurs et il m'a répondu par deux choses: d'abord, qu'il était en train de recruter d'autres experts dans le domaine des produits dangereux et, deuxièmement, qu'il considérait ses inspecteurs, je crois que son expression était comme des surveillants de vos surveillants—c'est-à-dire des personnes chargées de vérifier si vos employés font leur travail consciencieusement ou non. C'est son point de vue. J'aimerais savoir comment vous faites la vérification des mesures dans le cas des produits dangereux.

M. Bandeen: Comme je crois que vous êtes au courant, nous faisons la vérification régulière des trains, y compris dans le cas de ceux qui transportent des produits dangereux. La CCT a aussi ces inspecteurs. Il serait insensé que nous fassions le même travail et nous avons tendance à essayer de coordonner les activités de la société ferroviaire et de la CCT. Je pense que cette coordination est absolument nécessaire afin de profiter au maximum des fonds réservés à cette fin.

Le président: Il vous reste trois minutes, monsieur Fisher.

M. Fisher: La réponse que je désirait a été enregistrée et c'est ce que je voulais. Il semble que le temps nous manque.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le président, au nom d'un de mes collègues, Monsieur McKnight de la Saskatchewan, j'aimerais parlé d'une parcelle de terre sur laquelle passe une voie ferrée qui est maintenant abandonnée, à Elrose en Saskatchewan. Mais avant de poursuivre, permettez-moi de vous signaler, monsieur le président, que j'ai déjà eu l'occasion de travailler avec les gens du CN dans ma propre circonscription à Neepawa au moment où la gare qui s'y trouve était encore utilisée. Nous avons travaillé avec une société d'études historiques et le CN

[Text]

that station over to an historical society in Neepawa. I thought it was a very excellent public relations gesture on the part of the CN, and the people in the area very much appreciate it and I think it will be a long-lasting tribute not only to the railway as a contributor to the development of the area, but people also appreciate the fact that the CN chose to turn the station over to see that it was preserved and that some of the history of the area is preserved.

Along those kind of lines, my understanding from Mr. McKnight was that this piece of land was originally granted to a New Horizons club in the area to be used to put a building on, and subsequently the New Horizons club decided they found another piece of land they would sooner build on and decided not to use it. Subsequent to that, the Boy Scouts Association in the area has applied for and been refused permission to put a building on the site. I cannot give you the details on it because I am raising it on behalf of a colleague of mine. But I would suggest, Dr. Bandeen, that if at all possible, you look into that to see if there can be some reconciliation so that in fact the Boy Scouts can make use of the piece of land that, I understand, has been abandoned and is not being used and which could, from my understanding, be put to good use for whatever use the Boy Scouts in that area want to use it. As I say, I raise that on behalf of a colleague of mine. I do not know whether it warrants a comment, or maybe you would like to comment on some of the other things you do or try to do in terms of public relations across the country.

Mr. Bandeen: I certainly will undertake to look into this. I do not know the details.

We have run into the problem in western Canada where, in signing the Branch Line Rehabilitation Agreement, the initial one, we had to sign that we would turn the land over to the federal government that was not in urban areas. Well, there was a lot of definition of it. Whether this falls in this category or not I would not know, but we will certainly look into it and get back to your colleague as soon as possible.

Mr. Mayer: If it was made available to the New Horizons people, I really would not see any reason why it could not be made available to the Boy Scouts.

Could you, in that context, tell me where we are in at western Canada with some of the abandoned rights of ways because I also have concerns in that area. I have people in my constituency that have bought elevators on abandoned rights of way and they are having trouble getting title to it. It is causing, in some cases, problems in terms of people wanting to make additions to the elevator and make some improvements on it and they find it difficult to obtain financing until they can obtain clear title to the land that some of these elevators are situated on. I realize it is a governmental problem, as well as a CN and a CP problem. Do you have any information as to where that process is at?

Mr. Bandeen: No. Normally, when we abandon the lines there, under an agreement with the federal government we turn the land over to the federal government. I will certainly look into it. I thought it was running smoothly from our viewpoint. I do not know what the federal government is doing

[Translation]

n'a pas hésité à lui donner la gare de Neepawa. C'était excellent pour les relations publiques du CN et je crois que les habitants de la région ont beaucoup apprécié ce geste. Cette gare rendra hommage pendant longtemps à la société ferroviaire pour ses contributions au développement de la région et les habitants se rendent également bien compte que le CN a donné la gare afin de préserver celle-ci ainsi qu'une partie de l'histoire de la région.

Dans la même ligne de pensée, selon ce que monsieur McKnight m'a dit, cette parcelle de terre a, à l'origine, été accordée à un club appelé New Horizons de la région pour y construire un immeuble. Par la suite, ce club a décidé de construire l'immeuble sur un autre terrain et la parcelle est restée inutilisée. Ensuite, l'Association des Boy Scouts a demandé de construire un immeuble sur ce site mais on ne lui a pas accordé la permission. Je ne peux vous donner plus de détails à ce sujet car je parle au nom d'un collègue. Mais je vous suggère, monsieur Bandeen, si possible d'étudier la situation pour avoir si les Boy Scouts pourraient effectivement se servir de ce site qui, à ma connaissance, a été abandonné et qui pourrait leur être utile. Je répète que je fais cette demande de la part d'un collègue. Je ne sais pas si vous voulez faire un commentaire à ce sujet ou peut-être désirez-vous parler de vos autres activités ou de ce que vous essayer de réaliser sur le plan des relations publiques à l'échelle du pays.

M. Bandeen: Je vais certainement étudier le cas. Je ne connais pas tous les détails.

Dans l'ouest canadien, nous avons eu un problème, à savoir qu'en signant le Branch Line Rehabilitation Agreement, la première version, nous devions remettre au gouvernement fédéral les terres qui ne se trouvaient pas dans les centres urbains. Il y eut diverses interprétations. Je ne sais pas si le cas que vous présentez fait partie ou non de cette catégorie mais nous allons certainement l'analyser et nous mettre en contact avec votre collègue le plus tôt possible.

M. Mayer: Si le club des New Horizons a obtenu autorisation, je ne vois réellement pas pourquoi les Boy Scout ont essuyé un refus.

Dans le même contexte, pourriez-vous m'expliquer où nous en sommes rendus dans l'ouest canadien en ce qui concerne certains droits de passage abandonnés car j'ai aussi des soucis dans ce domaine. Certains de mes mandants ont acheté des élévateurs sur des droits de passage abandonnés et ils ont des problèmes à obtenir leur droit de propriété. Dans certains cas, les acheteurs veulent agrandir ou rénover les élévateurs, mais il peuvent difficilement obtenir des prêts avant d'être reconnu comme propriétaire de droit des terres sur lesquelles se trouvent les élévateurs. Je comprends que c'est un problème qui concerne aussi bien le gouvernement que le CN et le CP. Avez-vous des renseignements sur l'état de la situation?

M. Bandeen: Non. Normalement, lorsque nous abandonnons une voie ferrée, nous cédon les terres au gouvernement fédéral en vertu d'un accord signé avec celui-ci. Mais je vais certainement étudier la question. Je croyais que tout allait bien de

[Texte]

with the land when we turn it over to them, but I will try to find out.

Mr. Mayer: Can I, if I may, ask you some questions concerning the moneys that are being spent in the upgrading procedure or the process in western Canada? There is something like \$75 or \$80 million committed, I think, each year over a period of 10 years. I have some concerns about the way that money is spent and I know the railways have some viewpoint on it as well. It seems to me that when public money is spent it is our job as legislators to see that the money is spent in the best and most efficient way possible. And it would seem to me that one of the ways that could be accomplished in terms of the upgrading process would be to make available some of this money to private contractors through the public tender route.

I for one, have thought that this would be a good idea on a small-scale basis to start with; for instance, to take, say, 10 per cent of the \$80 million annually and make it available to private contractors that we do have in the area so that they could, in fact, take on the job of completely doing some of the upgrading. I know that both the railways, yourselves and the CP, do contract out on an hourly basis, but I would like to see, if at all possible, a few miles of track, a section or whatever it would be, that would be appropriate in terms of a contractor being able to handle the whole thing. Then we could have a comparison between the costs on a per mile basis, or whatever other unit basis we choose to compare it to, with what you people are doing and with what the private contractors in the country would be doing. Can you tell me what your attitude would be to that kind of a proposal?

Mr. Bandeén: I would have to go back and see if we actually are using private contractors. I know we do in other parts of the country on this type of work so there is no great difficulty from our viewpoint.

Mr. Mayer: If I can clarify that, Mr. Chairman. I know there are specific contracts let for parts of the job. For instance, there is some hourly work given out in bank-widening and in excavation and that kind of thin. What I am talking about is it would be a complete job, so that whoever wanted to take this—it was called a general contract—would take a complete contract for, say, reconstructing 20 miles of track which would involve everything from the ballast to the laying of ties and the laying of track, the whole thing.

Mr. Bandeén: We could look at it. The difficulty is that in this day and age we have very specialized equipment to do all of this and we have it either purchased under grants from the government or else we have it on our own system. It would be, I think, relatively difficult for a private contractor who had been given 20 miles to go out and buy a lot of this expensive equipment. So I do not know how practical the question is.

[Traduction]

notre côté. Je ne sais pas ce que le gouvernement fait des terres que nous lui avons cédées, mais je veux essayer de le savoir.

M. Mayer: Me permettez-vous de vous poser quelques questions concernant les fonds qui sont consacrés aux travaux de perfectionnement dans l'Ouest canadien? Je crois qu'environ \$75 ou \$80 millions sont dépensés par an au cours d'une période de dix ans. J'ai des doutes sur la façon que les fonds sont dépensés et je sais que les sociétés ferroviaires ont leur point de vue à ce sujet également. Il me semble que lorsqu'il est question d'utiliser les fonds publics, c'est notre devoir à titre de législateurs de nous assurer que l'argent est dépensé de la meilleure manière et le plus efficacement possible. Aussi, il me semble qu'une façon de faire les choses en ce qui concerne le perfectionnement serait de rendre une partie de ces fonds accessibles aux entrepreneurs privés par l'intermédiaire de soumissions publiques.

J'ai personnellement pensé que ce serait une bonne idée, à petite échelle d'abord, de commencer, par exemple, en offrant, disons, 10 p. 100 des \$80 millions des subventions annuelles aux entrepreneurs privés de la région pour qu'ils puissent en fait réaliser une partie du perfectionnement jusqu'au bout. Je sais que les sociétés ferroviaires, la vôtre et le CP, donnent des travaux à contrat sur une base horaire, mais j'aimerais voir si possible, quelques milles de voie ferrée, une section ou n'importe quoi, qui pourraient être confiés à un entrepreneur. Nous pourrions alors comparer vos coûts par mille ou par toute autre unité choisie avec ceux des entrepreneurs privés. Que pensez-vous d'une telle proposition?

M. Bandeén: Il faudrait que je me renseigne pour savoir si nous n'engageons pas déjà des entrepreneurs privés. Je sais que nous le faisons dans d'autres parties du pays pour ce genre de travail et, par conséquent, d'après nous, il n'y a pas de difficultés qui se présentent.

M. Mayer: Permettez-moi de préciser, monsieur le président. Je sais que des contrats sont passés pour certaines parties des travaux. Par exemple, des employés à salaire horaire sont embauchés pour l'agrandissement des remblais et les travaux d'excavation et les tâches de ce genre. Je veux parler d'un travail qui serait réalisé en entier de manière à ce que la personne qui entreprendrait les travaux—sous un contrat général—devrait reconstruire au complet 20 milles de voie ferrée, c'est-à-dire faire le ballast, installer les raccords et les voies elles-mêmes, enfin, faire l'ensemble des travaux.

M. Bandeén: Nous pourrions étudier cette possibilité. Le problème c'est qu'aujourd'hui nous disposons d'un équipement très spécialisé pour faire ces travaux et nous l'avons acheté avec des subventions du gouvernement ou nous l'avons déjà dans notre système. Je crois qu'il serait relativement difficile pour un entrepreneur privé auquel nous aurions confié 20 milles de voie ferrée d'acheter tout cet équipement coûteux. C'est pourquoi je ne sais pas jusqu'à quel point cette idée est pratique.

[Text]

• 2140

Mr. Benjamin: You went broke on the Slave Lake one.

Mr. Bandeen: Yes. Some of the contractors on the Slave Lake project did have financial problems.

Mr. Benjamin: Five of them.

Mr. Bandeen: But I can certainly look at it. I do not know whether it is practical or not, but I will come back to you with an answer.

The Chairman: This is your third round.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Do I understand you correctly? That you really would not have any objections in principle to letting contracts out. If, in fact, it was impractical, the costs would come in away above what you people could do it for and there would be no concern. Would that be your attitude, sir?

Mr. Bandeen: Yes, that is our attitude across the country on the rehabilitation. You run into a potential problem with the unions. The words "contracting out" is a fiercely . . .

Mr. Benjamin: It is like swearing in church.

Mr. Bandeen: Yes, it is like swearing in church, as Mr. Benjamin says. There are certain of the unions who do not look on that in a very friendly fashion. However, in the type of work such as you are suggesting, it is a one-time element, and while it is going to last over seven or eight years, it is not contracting out a repetitive type of job. But we would indeed have to consult with the unions before getting into this kind of an arrangement.

Mr. Mayer: Could I comment, then, and say that the unions may not like it but I have contractors in my constituency who do not like it either. They pay taxes and some of their taxes are going to upgrade some of these lines. They are in the same kind of business as you people are in, and they could provide the jobs through the private trade, and they do not like it any more than the unions would like it. They do not like the system now, where they are excluded—let us put it that way, any more than the unions would like to open it up to the private trade. So there is an argument for both sides.

Mr. Bandeen: Can I come back to you on it?

Mr. Mayer: Certainly, I would be more than pleased.

Mr. Bandeen: I want to look at what we are doing and what the possibilities of contracting out are.

Mr. Mayer: I am pleased to hear you say that because in some of the conversations that I have had on an informal basis with people from the CP, they do not have that kind of an attitude at all. I am pleased to hear you have an open attitude because I think there would be nothing wrong with, as I said, starting out on a small basis. I have talked to several small contractors who would be more than prepared to take on at least some of the jobs. If they were sure of some of the work being made available on a continuing basis, it would give them

[Translation]

M. Benjamin: Vous avez manqué d'argent au lac des Esclaves.

M. Bandeen: Oui. Certains des entrepreneurs qui ont travaillé au projet du lac des Esclaves ont eu des problèmes financiers.

M. Benjamin: Il y en avait cinq.

M. Bandeen: Mais je peux sans doute étudier la possibilité. Je ne sais pas si l'idée est pratique ou non mais je vous répondrai plus tard.

Le président: C'est votre troisième tour.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Est-ce que j'ai bien compris? Vous n'avez pas, en principe, réellement d'objections à donner des travaux à contrat. Si en fait, ce n'était pas pratique, les coûts dépasseraient beaucoup les vôtres et il n'y aurait pas de raison de se soucier. Est-ce que se serait votre attitude, monsieur?

M. Bandeen: Oui, c'est notre attitude vis-à-vis les travaux d'amélioration à l'échelle du pays. Mais il y a un problème potentiel avec les syndicats. La sous-traitance est fortement . . .

M. Benjamin: C'est comme blasphémer dans une église.

M. Bandeen: Oui, c'est comme blasphémer dans une église, comme le dit monsieur Benjamin. Certains syndicats ne sont pas du tout en faveur de la sous-traitance. Cependant, le genre de travaux dont vous parlez ne sont fait qu'une fois et bien qu'ils soient répartis sur sept ou huit ans, ce n'est pas comme donner à contrat un type répétitif de travail. Mais nous devons néanmoins consulter les syndicats avant d'entreprendre de telles mesures.

M. Mayer: Puis-je vous signaler que ce ne sont pas uniquement les syndicats qui sont contre la sous-traitance mais qu'il y a également des entrepreneurs dans ma circonscription qui ne sont pas d'accord. Ils payent leurs impôts et une partie de cette somme est consacrée au perfectionnement des voies ferrées. Ils font le même genre de travail que vous et ils pourraient faire faire les travaux par le secteur privé et ils ne sont pas plus d'accord avec la sous-traitance que les syndicats. Ils n'aiment pas le système actuel où ils sont exclus—mettons—pas plus que les syndicats aimeraient encourager l'entreprise privée. Il y a donc un argument en faveur des deux côtés.

M. Bandeen: Est-ce que je pourrais vous en reparler plus tard?

M. Mayer: Certainement, j'en serais ravi.

M. Bandeen: J'aimerais analyser ce que nous faisons et quelles sont les possibilités de sous-traitance.

M. Mayer: Je suis heureux de vous entendre dire cela car au cours de certaines conversations officieuses que j'ai eu avec des personnes du CP, celles-ci n'avaient pas du tout cette attitude. Je suis heureux de voir que vous êtes ouvert car je crois qu'il n'y aurait pas de mal, comme je l'ai mentionné, à commencer à une petite échelle. J'ai parlé à plusieurs petits entrepreneurs qui seraient tout à fait prêts à effectuer certains des travaux. S'ils étaient sûrs qu'une partie du travail leur serait assurée sur une base constante, cela leur permettrait d'emprunter à plus

[Texte]

a chance to do some financing on a longer term basis for some of the specialized equipment that you have referred to.

Mr. Bandeen: I agree with that, and we certainly will look at it. Mr. Benjamin reminded me of the Great Slave Lake Railway. When we had that railway built we did indeed use a lot of contractors. They did put in bids and they did come in low; we did query them, and we did use them. Then a number of them went bankrupt and we were in lawsuits for several years which eventually were settled.

Mr. Benjamin: This committee has special meetings over it.

Mr. Bandeen: I do not think that we want to have a reproduction of that, but if there are legitimate uses and legitimate possibilities, then I will look at it and we will get back to you on it.

The Chairman: We do not want to if it is going to require a second round.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: One of the things that I would like to talk a little bit about, if I could, and this was referred to earlier, is your billing of VIA. You mentioned in your opening statement that you had some fairly specific figures on the kind of losses that you have incurred through the moving of grain. It would seem to me from that that you people keep fairly good records in terms of what it actually costs you to move grain, and what the losses are. Yet, when it comes to billing VIA—and I have a rough draft of testimony given before this committee on November 27 by Mr. Roberts, who is president of VIA—he points out that you people cannot bill him for longer than a 60-day period because you do not know what your costs are. It seems incredible to me that a railway that has been operating as long as CN, that operates on the basis of fixed costs that are known in terms of labour—I think you know what your fuel costs are going to be—I cannot understand why you would not be able to bill VIA on a contract basis over a period of a year or two years. I will read into the record, Mr. Chairman, some of the comments that Mr. Roberts made. This is quoting from his testimony:

... in accordance with the contract, VIA has disputed the amount of the increase with CN, and has asked the CTC to review the charge to ensure that they do not exceed costs allowed over the Costing Order R-6313. Given the background information ...

He goes on.

The Chairman: May I just point out for the record, Mr. Mayer, that what you are quoting from is the unedited copy.

• 2145

Mr. Mayer: That is right, exactly, it is the unedited copy. But:

We got into those negotiations and it was determined by the railways that fixed price contracts were not acceptable, at that particular time.

[Traduction]

long terme pour acheter une partie de l'équipement spécialisé dont vous parler.

M. Bandeen: Je suis d'accord avec votre proposition et nous allons l'étudier sans faute. Monsieur Benjamin m'a rappelé la voie ferrée du lac des Esclaves. Lorsque nous l'avons fait construire, nous avons en fait embauché de nombreux entrepreneurs. Nous les avons interrogés et nous les avons embauchés. Puis, un certain nombre d'entre eux ont fait faillite et nous avons été poursuivis en justice et les procès qui se sont prolongés pendant plusieurs années ont finalement été réglés.

M. Benjamin: Le comité a eu des réunions spéciales à ce sujet.

M. Bandeen: Je ne pense pas que nous voulions que cette situation se reproduise, mais s'il existe des utilisations et des possibilités légitimes, je vais les analyser et je vous en reparlerai.

Le président: Nous ne sommes pas d'accord s'il faut encore refaire le tour.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je voudrais commenter brièvement si vous me le permettez sur un point que vous avez mentionné plus tôt, soit la facturation de VIA. Vous avez dit dans votre introduction que vous aviez des chiffres assez précis concernant les pertes que vous avez subies avec le transport des céréales. D'après cela, il me semble que vous tenez assez bien vos livres quant il s'agit des coûts réels du déplacement des céréales et des pertes. Par contre, lorsqu'il est question de Via rail, et j'ai un brouillon du témoignage donné devant le comité le 27 novembre par monsieur Roberts, le président du VIA rail, celui-ci signale que vous ne pouvez lui remettre une facture pour une période supérieure à 60 jours car vous ne connaissez pas vos coûts. Il me semble invraisemblable qu'une société ferroviaire qui existe depuis aussi longtemps que le CN et qui fonctionne sur une base de coûts fixes en ce qui concerne la main d'œuvre—je crois que vous connaissez le coût du combustible—ne puisse facturer VIA sur une base contractuelle pour une période d'un an ou deux. Je vais vous citer, monsieur le président, certains points signalés par monsieur Roberts. Il a dit:

«... conformément au contrat, VIA a contesté l'augmentation imposée par le CN et a demandé à la CCT de revoir la somme pour s'assurer qu'elle ne dépassait pas les coûts supplémentaires permis par le décret R-6313. Compte tenu des données de base ...

Il continue.

Le président: Je voudrais simplement signaler pour que ce soit pris en note, monsieur Mayer, que votre citation est tirée du texte inédit.

M. Mayer: C'est exact, c'est la copie inédite. Mais:

Nous avons entrepris ces négociations et il a été déterminé par les chemins de fer que des contrats à prix fixe étaient inacceptables, à ce moment-là.

[Text]

It puts VIA in a very bad situation. They have to go ahead and charge passengers a known amount to transport them between two points and yet they do not know from your end what the charge is going to be for the use of the track. It just seems to me that with all the accounting procedures you have in your long history in the railroading business you should be able to give VIA a fixed cost in terms of moving so many trains; and I understand they give you that information, they give you the number of trains they are going to run and what the scheduling is going to be. Could you comment on why you find it impossible to negotiate with them on the basis of some fixed contracts?

The Chairman: Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: You have asked a fairly complicated question. If I could go back to the beginning, in the first contract we negotiated with VIA there was a dispute between the railways, I think both railways and VIA and the Government of Canada on how the contract should be costed. We made very specific suggestions which were unacceptable to the federal government and to VIA. We were then forced to take 6313 as a basis.

I want to be very careful on my comments from the last time around on 6313. It is a costing formula that was built for regulatory purposes by the CTC in the mid-nineteen-sixties. It is extremely complicated. CTC updates it periodically, but they are usually 12 months to 18 months behind. By the agreement we have with VIA that is the instrument we have to use for costing—not our costs, not the ones we can give internally, but a cost that is constructed for purposes of regulation and which is updated only some period after the time.

We know what our labour costs are, we know what our fuel costs are, and we know what the costs of operations are, but that is not the basis on which the contract—VIA and the federal government insisted that we have a contract. They insisted on 6313 and they insisted that it be audited by the CTC, and fine, we are doing that. But this builds in a delay. The CTC has to wait until they get our annual accounts, they have to go back and translate these into the unit costs for the 6313 and then approve them and issue them, so there is a guaranteed delay.

Now, Mr. Roberts and VIA have taken the option of cancelling the contract, as I believe he said before you people . . .

An hon. Member: Correct.

Mr. Bandeen: . . . and I believe it is again April of next year that this current contract runs out. We are in the middle of negotiating with them a new contract, hopefully on a new basis that will be fair to both the railway and to VIA and will allow him to understand what we are billing on and us to be in agreement that it is representative of our true costs.

[Translation]

Cela place VIA dans une très mauvaise situation. Les dirigeants doivent poursuivre et demander aux voyageurs une somme connue pour les transporter entre deux points et pourtant ils ne savent pas combien vous leur facturerez pour l'utilisation de la voie. Compte tenu de toutes les pratiques comptables que vous avez dans votre longue histoire des chemins de fer, il me semble que vous devriez être en mesure de déterminer pour VIA un prix fixe pour le déplacement de tant de trains; et si je comprends bien, ils vous transmettent ces informations, ils vous donnent le nombre de trains qui devront voyager ainsi que leur horaire. Pourriez-vous nous dire pourquoi vous trouvez qu'il est impossible de négocier avec eux en fonction de certains contrats fixes?

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Vous posez une question plutôt compliquée. Permettez que je revienne au début, dans le premier contrat que nous avons négocié avec VIA, il y eut un conflit entre les chemins de fer, les deux chemins de fer je pense, et VIA et le gouvernement du Canada sur la façon dont les prix du contrat devaient être établis. Nous avons fait des propositions très précises qui n'ont pas été acceptées par le gouvernement fédéral et VIA. Nous avons dû alors prendre 6313 comme base.

Je veux être très prudent dans mes commentaires à la suite de mon expérience antérieure avec l'ordre 6313. Il s'agit d'une méthode d'établissement des prix qui a été mise au point par la CCT à des fins de réglementation, au milieu des années dix-neuf cent soixante. Elle est extrêmement compliquée. La CCT la met à jour périodiquement, mais avec habituellement un retard de 12 à 18 mois. L'accord convenu avec VIA est l'instrument que nous devons utiliser pour l'établissement des prix—il ne s'agit pas de nos prix, ni des prix que nous pouvons donner de façon interne, mais d'un prix qui est établi à des fins de réglementation et qui est mis à jour seulement quelque temps après l'échéance.

Nous connaissons nos coûts de la main-d'œuvre, nous connaissons nos coûts de combustible, et nous connaissons nos frais d'exploitation, mais ce n'est pas la base sur laquelle repose le contrat—VIA et le gouvernement fédéral ont insisté pour que nous ayons un contrat. Ils ont insisté sur l'application de 6313 et ils ont insisté pour que cela soit vérifié par la CCT, eh bien parfait, c'est ce que nous faisons. Mais cela entraîne un retard. La CCT doit attendre d'avoir nos comptes annuels, elle doit ensuite traduire ceux-ci en coûts unitaires pour appliquer la règle 6313 et elle doit ensuite les approuver et les publier, de sorte que le retard est inévitable.

Maintenant, M. Roberts et VIA ont choisi d'annuler le contrat, et je crois qu'il l'a dit devant vous . . .

Une voix: C'est exact.

M. Bandeen: . . . et je crois que ce contrat arrive à échéance en avril de l'an prochain. Nous sommes en pleine négociation d'un nouveau contrat, espérons-le sur une nouvelle base qui sera équitable pour les deux chemins de fer et pour VIA, lui permettra de comprendre à partir de quelle base nous établissons nos prix et à nous d'affirmer que cela est représentatif de nos véritables coûts.

[Texte]

Mr. Mayer: Could I get some clarification from you?

The Chairman: Mr. Mayer, one final question.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

What you are saying is that you go into negotiations with VIA on costs. Mr. Roberts said here, and again I will quote from the unedited text:

The railways we given them the workload, the number of trains that we want to operate and the workload that will be put on each railway . . .

They give you those figures; you come back to them with the cost or a charge that you want to make for the kind of traffic that they want to run on your lines; then VIA says this is too much, and then the CTC arbitrates on what the charge will be. Is that the reason for the inability of the railways to give them a firm commitment over, say, a year rather than a month?

Mr. Bandeen: By our contract we have to use this costing order 6313 as the method of billing VIA; 6313 . . .

Mr. Mayer: You cannot use your own figures based on your accounting records and your . . .

Mr. Bandeen: That is the contract we have with VIA, which was forced on us, I might add, by VIA and by the federal government. They are our own figures but they have to go through an incredible procedure. I am not being critical of it. As I say, they spent two and a half years developing this formula. But they have to go through the formula and they come out in the end in unit costs, which are applied against these various measures. They have so much cost associated with ton miles, so much for speed of train, so much with the train miles and this type of thing, which VIA has supplied to us.

To put those unit costs against it, we cannot use our own book figures. We have them and we can estimate what they are, but the contract says we have to use the figures that come out of 6313 which are totally in the CTC's discretion.

• 2150

Mr. Mayer: Are they ahead or behind in terms of the actual figure?

Mr. Bandeen: I do not know. I think on average we will probably come out just about on, but what I would like to negotiate with VIA, and we are well on the way to doing it is a contract that will dispose of 6313 as the method of costing and go on to a basis so that they can know what their charges are per unit mile and we can build in a system of incentive somewhat along the lines of . . .

Mr. Mayer: That is what I was going to ask you, is there any possibility—of doing that.

The Chairman: I am sorry, but I am going to have to terminate your questioning, Mr. Mayer, in view of the time.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I would like to say to Dr. Bandeen that I am going to take a little different line of discussion. I should tell Dr. Bandeen that my private

[Traduction]

M. Mayer: Pourriez-vous nous donner certains éclaircissements?

Le président: Monsieur Mayer, une dernière question.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Ce que vous dites c'est que vous avez entrepris des négociations avec VIA sur les prix. M. Roberts a dit ici, et encore une fois je vais citer le texte inédit:

Nous avons donné aux chemins de fer la charge de travail, le nombre de trains que nous voulons exploiter et la charge de travail sur chaque voie ferrée . . .

Ils vous donnent ces chiffres; vous leur présentez le prix que vous voulez établir pour le genre de transport qu'ils veulent faire sur vos voies, puis VIA soutient que c'est trop, et ensuite la CCT décide du prix. Est-ce la raison de l'incapacité des chemins de fer à leur donner un engagement ferme pour une année au lieu d'un mois?

M. Bandeen: En vertu de notre contrat, nous devons nous conformer à la règle 6313 pour facturer VIA; 6313 . . .

M. Mayer: Vous ne pouvez utiliser vos propres chiffres basés sur vos livres comptables et vos . . .

M. Bandeen: C'est le contrat que nous avons avec VIA, qui nous a été imposé, dois-je ajouter, par VIA et le gouvernement fédéral. Ce sont nos propres chiffres, mais ils doivent subir une incroyable procédure. Je ne fais pas de critique. Comme je l'ai dit, ils ont passé deux ans et demi à mettre au point cette formule. Mais ils doivent suivre la formule et ils arrivent à la fin avec des coûts unitaires qui sont imputés sur divers postes. Ils ont tant de frais associés aux tonnes/milles, tant pour la vitesse du train, tant pour le nombre de milles du train etc., selon les renseignements que VIA nous a transmis.

Pour l'imputation des coûts unitaires aux divers postes, il nous est impossible d'utiliser nos propres chiffres. Nous les avons et nous pouvons les estimer, mais le contrat stipule que nous devons utiliser les chiffres obtenus par la formule 6313 et qui sont totalement à la discrétion de la CCT.

M. Mayer: Ces chiffres sont-ils inférieurs ou supérieurs aux chiffres réels?

M. Bandeen: Je ne sais pas. Je pense qu'en moyenne, ils doivent être près de la réalité, mais ce que j'aimerais négocier avec VIA, et nous sommes en bonne voie de le faire, c'est un contrat qui fasse abstraction de la formule 6313 comme méthode d'établissement des prix et qui soit établi sur une base qui leur permette de connaître leurs frais par mille unitaire, et nous pouvons mettre au point un système de mesures incitatives . . .

M. Mayer: C'est ce que j'allais vous demander, est-ce qu'il est possible de le faire?

Le président: Désolé, mais je dois vous interrompre, M. Mayer, par manque de temps.

Le président: M. Hargrave.

M. Hargrave: Merci, M. le président. J'aimerais mentionner au Docteur Bandeen que je vais aborder la question un peu différemment. Je dois dire au Docteur Bandeen que je suis

[Text]

business is in the cattle industry in southeastern Alberta and as the witness well knows the CNR has no railroad lines across southern Alberta, but in spite of that I have been involved in the shipment of livestock, especially cattle, for many, many years over both railroads, is not personally then on behalf of and in conjunction with various livestock organizations. During the shipping season last fall for mostly feeder cattle from western Canada to Ontario there was a concern which I will describe as not the usual one. Occasionally and in fact almost every year there is a sudden shortage of stock cars right at the peak of the heavy movement, from the last part of October into part of November.

There is nothing unusual about that. That occurs fairly regularly, but last fall it seemed that the situation developed but there was a feeling amongst the sale organizations, the private shippers and so on that the supply of stock cars or the capacity of both railways was in fact somewhat less than its traditional capacity was. My feeling, as I recall the situation is that this was perhaps more serious with the CPR, but this was the feeling also with the CNR and I would like to discuss an aspect of this with you. Dr. Bandeen.

Is your policy with respect to stock cars, when they reach that certain stage where they become obsolete and are retired, a policy of repairing them to keep them in operation, or of actually replacing them with new stock cars? When one that reaches the status of obsolescence, are you still replacing single decks even the old 35-foot ones with the same category, or are you building only the 40-foot ones and are they built with an option to be double-decked or are they permanently double-decked? Would you comment especially on your policy with respect to what happens when the cars become obsolete?

The Chairman: Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: Thank you, Mr. Chairman. I would have to go back and get out the figures on this because I do not have them with me. However, this type of car like any other type of car we do repair, but it will come a point where it is not repairable, or it is not worth spending the money on it for the service you are going to get out of it.

As you know we have double-decked a lot of stock cars. By and large I believe we have not built new stock cars. I think we rebuild existing cars when they reach a certain age and stage and convert them to stock cars. Insofar as I know we are continuing to do this, although I will check it out and come back to you.

There is always a shortage of stock cars in the fall of the year because that is when the great majority of people want to move their animals. There is not much you can do about it as we discussed earlier today, in shifting that peak period. However, I will get a report on the stock cars. The fact that I am not aware of them means that there have not been complaints

[Translation]

dans l'élevage du bétail dans le sud-est de l'Alberta et comme le témoin le sait sûrement, le CN n'a pas de chemin de fer dans le sud de l'Alberta, mais en dépit de cela, je me suis occupé de l'expédition de bétail, surtout des bovins, pendant de nombreuses années sur les deux chemins de fer, si ce n'est personnellement du moins pour et avec diverses organisations de marchands de bestiaux. Au cours de la saison d'expédition, l'automne dernier, il y eu une inquiétude que je qualifierais d'inhabituelle dans le cas du transport des bovins d'engraissement de l'ouest du Canada jusqu'en Ontario. Occasionnellement et en fait, presque tous les ans, il se produit une pénurie de wagons à bestiaux juste au plus fort du mouvement, à partir de la fin octobre jusqu'en novembre.

Il n'y a rien d'inhabituel à cela. Cela se produit assez régulièrement, mais l'automne dernier, il a semblé que la situation se répétait, mais on avait le sentiment, en outre, dans les organisations de vente, du côté des expéditeurs privés et ainsi de suite que le nombre de wagons à bestiaux ou la capacité des deux chemins de fer était en fait, quelque peu inférieure à leur capacité traditionnelle. J'ai eu le sentiment, quand je revois la situation, que c'était peut-être plus grave dans le cas du CP, mais cela était vrai aussi du côté du CN et j'aimerais aborder un aspect de la question avec vous, Docteur Bandeen.

Avez-vous pour principe quand les wagons à bestiaux deviennent désuets et sont retirés, avez-vous pour principe de les réparer et de continuer de les faire rouler, ou bien en fait les remplacez-vous par de nouveaux wagons? Lorsque des wagons tombent en désuétude, remplacez-vous toujours les wagons à simple plate-forme, même les vieux de 35 pieds, par d'autres de la même classe, ou construisez-vous seulement des wagons de 40 pieds et sont-ils construits pour recevoir deux étages ou ont-ils deux étages en permanence? Pourriez-vous apporter vos commentaires, surtout concernant les principes que vous mettez en application lorsque des wagons tombent en désuétude?

Le président: Docteur Bandeen.

M. Bandeen: Merci, monsieur le président. Je devrais revenir en arrière et sortir les chiffres à cet égard parce que je ne les ai pas avec moi. Toutefois, nous réparons ce genre de wagons comme n'importe quel autre, mais il arrive un moment où ils ne sont plus réparables, ou ne valent pas les frais de réparation pour le service qu'on peut en obtenir.

Comme vous le savez, nous avons aménagé un deuxième étage à un grand nombre de wagons à bestiaux. Généralement je crois que nous ne construisons pas de nouveaux wagons à bestiaux. Je pense que nous réaménageons des wagons qui existent déjà lorsqu'ils atteignent un certain âge et un certain point et nous les transformons en wagons à bestiaux. Je pense que nous continuons de le faire, mais je vais vérifier et je reviendrai vous en parler.

Il y a toujours une pénurie de wagons à bestiaux en automne parce que c'est le moment où la grande majorité des gens veulent transporter leurs animaux. Il n'y a pas grand chose que vous pouvez faire à cet égard, comme nous en avons parlé plus tôt aujourd'hui, en changeant cette période de pointe. Toutefois, j'obtiendrai un rapport sur les wagons à bestiaux. Le fait

[Texte]

recently, because the type of equipment that is in short supply comes to my attention rapidly. I did get a couple of letters from the Canadian Cattlemen's Association, I believe, this fall, but they were not dealing so much with the supply of cars, although that was mentioned. I will certainly come back to you with a specific answer.

• 2155

Mr. Hargrave: Is it your understanding, Doctor Bandeen, that the CNR are continuing a policy of putting in new and more modern cars? I think the standard and most modern stock car in both railroads today is a 40-foot double-deck car, and I would presume when your 35-foot single-decks become obsolete they are not replaced. Is that a fair assumption?

Mr. Bandeen: They certainly are not going to be replaced by 35-foot single-deck cars, they would be replaced by the double-deck and . . .

Mr. Hargrave: Is your railway, for example, giving any serious consideration to designing an extra-long car, instead of a 40-foot say an 80-foot car double-decked, and so on, very specialized for livestock with compartments in it? Is that on your drawing boards at all?

Mr. Bandeen: Not that I am aware of. Again, I will go back and look at it, because often these things are on the drawing boards and people are working on them and I am not aware of them until they come to a position where they wish to order equipment. I will get a report on our car fleet, what has happened to it over the last few years, the utilization that we are getting. I am sure you know as well as I do that it is not just the number of cars that determines whether there appears to be a shortage or not, it is also the turnaround time of cars. In our general fleet of cars we are down to around a 12½-day turnaround, from some 17 days, within the last 10 years—which is really quite a remarkable record. I will try to get this information for you on the number of cars, the turnaround time in the peak period on our equipment, and what we are doing towards new equipment or rebuilding existing equipment.

Mr. Hargrave: Mr. Bandeen, I have a very blunt question I am going to put to you, but it is based on the kinds of questions that have been referred to me. Is the CNR going to stay in the business of supplying and hauling livestock, especially cattle, and especially in the long haul from western Canada to central Canada and even farther east? I base this question on actual suggestions that I have received from your opposition, in particular, but the same has been mentioned about the CNR, are perhaps embarked on a deliberate course to give up stockcar hauling and let the truckers take over, since there has been a modest increase but they are still a long way from being heavily involved in that long haul by trucks now. This is concerning us very much, those of us who ship many thousands of loads of cattle—it is the industry to which I am referring now—every year. Half a million cattle are shipped

[Traduction]

que je ne sois pas au courant de cela, signifie qu'il n'y a pas eu de plaintes récemment, parce que toute pénurie de ce type d'équipement est rapidement portée à ma connaissance. J'ai reçu une couple de lettres de la Canadian Cattlemen's Association, je crois, cet automne, mais elles ne traitaient pas beaucoup des wagons, bien que cela ait été mentionné. Je reviendrai certainement devant vous avec une réponse précise.

M. Hargrave: Croyez-vous, Docteur Bandeen, que le CN a pour principe de mettre en service des wagons nouveaux et plus modernes? Je pense que les wagons à bestiaux standard et plus modernes dans les deux compagnies de chemin de fer ont de nos jours deux étages et mesurent 40 pieds, et je suppose que les wagons à un étage de 35 pieds devenus désuets ne sont pas remplacés. Est-ce une bonne supposition?

M. Bandeen: Ils ne sont certainement pas remplacés par des wagons à un étage de 35 pieds, ils doivent être remplacés par les wagons à deux étages et . . .

M. Hargrave: Est-ce que votre compagnie de chemin de fer, par exemple, étudie sérieusement la conception d'un wagon très long, un wagon à deux étages de 80 pieds au lieu de 40 pieds par exemple et ainsi de suite, et qui soit très spécialisé et muni de compartiments pour le transport des bestiaux? Est-ce que cela est au stade de la conception?

M. Bandeen: Pas à ma connaissance. Encore une fois, je devrai retourner et étudier la question, parce qu'il arrive souvent qu'on travaille à ce genre de projet, sans que je sois au courant avant que le moment soit venu de commander l'équipement. J'obtiendrai un rapport sur notre parc de wagons, sur ce qui s'est produit au cours des quelques dernières années, sur l'utilisation qui en a été faite. Je suis sûr que vous savez aussi bien que moi que ce n'est pas seulement le nombre de wagons qui détermine s'il y a pénurie ou non, c'est également le temps d'immobilisation des wagons. Dans notre parc général de wagons nous sommes rendus à un temps de 12½ jours comparativement à quelque 17 jours au cours des 10 dernières années—ce qui est vraiment tout un record. J'essaierai d'obtenir pour vous ces informations sur le nombre de wagons, le temps d'immobilisation pendant la période de pointe d'utilisation de notre équipement, et sur ce que nous faisons concernant le nouvel équipement ou le réaménagement de l'équipement actuel.

M. Hargrave: Monsieur Bandeen, j'ai une question très brutale à vous poser, mais elle provient du genre de questions qui m'ont été soumises. Est-ce que le CN va continuer d'approvisionner et de transporter des bestiaux, surtout des bovins, et surtout sur de longs trajets entre le Canada de l'ouest et le Canada du centre et même de l'est? Cette question est fondée sur des affirmations faites par votre opposition en particulier, mais la même chose a été mentionnée à propos du CN, à l'effet que l'on tente délibérément d'abandonner le transport des bestiaux par wagons au profit des camions, puisqu'il y a eu une augmentation modeste, mais l'industrie du camionnage est loin d'être engagée à fond dans ce genre de transport à grandes distances. Cela préoccupe énormément ceux d'entre nous qui expédions des milliers de chargements de bovins, chaque année—c'est l'industrie que je mentionnais. Un demi-million

[Text]

from western Canada to central Canada every year, so it is a very important question. Are you going to stay in the business of hauling cattle?

Mr. Bandeen: As far as I am concerned, we are staying in the business and competing for it. If, however, an alternate mode, be it truck or otherwise, comes in that can undercut our costs and our prices, I guess we will lose the traffic. As long as we can compete for it, we will be in there fighting for it, yes.

Mr. Hargrave: Have I another minute or two, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, you have six minutes left, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I do not think I will need that much time.

The Chairman: You might be surprised; I have heard Mr. Benjamin say that.

Mr. Hargrave: Mr. Benjamin, of course, is well aware of what I am talking about.

The Chairman: I am sure he is.

Mr. Hargrave: He and I loaded some livestock many years ago together.

This is not a related topic, but I want to ask you, Dr. Bandeen, about the CNR's policy with respect to right-of-way fence lines, mostly in western Canada but in farming or ranching areas. What I would like to hear from you, sir, is whether the CNR still maintains a policy of building and maintaining an appropriate right-of-way fence to keep cattle and horses, even sheep, because there are still a few left, out of your right-of-way, or have moved to a policy where you hope that adjacent farmers and ranchers might keep it up in return for the supply of materials or something? I would like to know whether you still have a policy of maintaining those right-of-way fence lines, not only on the main lines, where they are very important, but on branch lines.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Dr. Bandeen: I was not aware that we had a choice. I thought this was a requirement of the act, or at least a regulation of CTC. Now, how we keep the fence up, if we can make our arrangement with a local farmer that is satisfactory to both the farmer and ourselves, then I presume you would want us to do this, if it was advantageous to both sides. But my understanding all along has been that we did not have a choice on this, it was not our policy, it was dictated to us. If you think we have a choice, I will go back and look at it.

Mr. Hargrave: Doctor Bandeen, I will just make a comment and you can draw your own conclusion, sir, that there are many, many miles where, shall we say—and I would have to say honestly that most of these are CPR but I would suggest that it might apply to CNR, branch lines especially—where there has not been any fencing done on lines for many years. That is a statement of present-day situations on lines that I am

[Translation]

de bovins sont expédiés chaque année à partir de l'ouest du Canada jusqu'au centre du Canada, c'est donc une question très importante. Allez-vous continuer de transporter les bestiaux?

M. Bandeen: En ce qui me concerne, nous allons continuer d'assurer ce transport et nous efforcer d'être compétitifs. Si, toutefois, un autre mode de transport, que ce soit le camion ou un autre, réussit à nous supplanter en termes de coût et de prix, je suppose que nous perdrons ce transport. Aussi longtemps que nous pourrions rivaliser avec nos concurrents, nous nous efforcerons de conserver ce transport.

M. Hargrave: Ai-je encore une minute ou deux, monsieur le président?

Le président: Vous avez encore six minutes, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je ne pense pas que ce sera aussi long.

Le président: Vous pourriez être surpris; j'ai entendu M. Benjamin dire cela.

M. Hargrave: M. Benjamin, bien entendu, est au courant de ce que j'avance.

Le président: J'en suis sûr.

M. Hargrave: Lui et moi avons chargé ensemble des bestiaux il y a de nombreuses années de cela.

Cela n'est pas un sujet connexe—mais je voudrais vous poser quelques questions, Dr Bandeen, sur la politique du CN concernant les clôtures des emprises, surtout dans l'ouest du Canada, dans les régions des fermes et des ranchs. Ce que j'aimerais que vous vous disiez, monsieur, c'est si le CN a toujours pour principe de construire et d'entretenir des clôtures appropriées sur son emprise ferroviaire pour retenir les bestiaux et les chevaux, même les moutons, parce qu'il en reste encore quelques-uns, ou espérez-vous que les fermiers et les propriétaires de ranchs adjacents les entretiendront en échange de la fourniture du matériel, peut-être? J'aimerais savoir si vous avez toujours pour principe d'entretenir ces clôtures sur les emprises, non seulement sur les voies principales, où elles sont très importantes, mais également sur les embranchements.

Le président: Dr Bandeen.

M. Bandeen: Je ne savais pas que nous avions le choix. Je pensais que cela était une condition de la loi, ou du moins un règlement de la CCT. Maintenant, concernant l'entretien des clôtures, si nous pouvons conclure avec un fermier local une entente qui soit satisfaisante pour les deux parties, je suppose que vous voudriez que nous le fassions, si cela était avantageux pour les deux parties. Mais si je comprends bien, nous n'avons pas le choix, ce n'est pas notre politique, elle nous a été dictée. Si vous pensez que nous avons le choix, je retournerai consulter les documents.

M. Hargrave: Docteur Bandeen, je ferai un seul commentaire et vous pourrez tirer vos propres conclusions, monsieur. Aucune clôture n'a été dressée sur des voies depuis de nombreuses années sur un grand nombre de villes—mais je dois être honnête et dire que la plupart appartiennent au CP, mais je suppose que cela s'applique également au CN, pour les embranchements surtout. Voyez-vous, ma question se rapporte

[Texte]

familiar with, you see. Now that, of course, is why I asked the question.

Mr. Bandeen: If it is any consolation to you—and if I could just have one minute—I bought a farm when we last moved back to Quebec which started at a CPR right-of-way. And so I can tell you the problems of dealing with the railway in attempting to get the fencing kept up.

The Chairman: That is what is called poetic justice, Mr. Bandeen.

Mr. Hargrave: Well, there is, I think, a valid reason for me raising that, especially in some wide-open spaces where there are miles and miles and miles of fence lines that should be maintained so that a minimum of loss results from the use of trains and so on, but I do not expect an answer tonight, sir. But there was a valid reason for raising that, I can assure you.

One other subject. This summer and early fall, there was an emergency hay transportation program developed—I think the federal government did the organizing of it—to ship hay, baled hay, from different points in southwestern Ontario out to the drought regions in western Canada, particularly in Mr. Murta's country of parts of Manitoba, and they may have even shipped some to parts of Saskatchewan. Would you be aware not only of this program but whether or not the cost of that emergency program—and I think it was a very useful exercise in an emergency because we had a terrible situation for the first six months of this year—was shared between the railway that was concerned, the federal government and perhaps the provincial government, and or the recipient of that hay? I am curious as to whether it was indeed a sort of co-operative effort. Could you tell me about that?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I do not have the specific information with me, but I know that we put in rates that were extremely favourable to move the hay. And we took advantage of the return of empty cars to western Canada to move it because it was an emergency situation and non-repetitive. I do not know how much of the other costs were shared by the governments involved, but I do know that our railway moved hay at a minimum cost to the farmer.

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, that is all the information I have. If the CNR cares to come up with some comments about some of the matters I raised, I would appreciate it very much. But it is nice to be on your committee and to have this opportunity.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. It is good to have you with us. I want to point out to members of the committee that I have what I guess would be called an information sheet called *Transport Review*, which is a publication of the Canadian Trucking Association, which was sent to the committee. The clerk has sufficient copies for all members of the commit-

[Traduction]

à des situations actuelles sur des voies que je connais bien. C'est pourquoi, bien entendu, je l'ai posée.

Mr. Bandeen: Si cela peut vous consoler—et si je peux avoir une minute—j'ai acheté une ferme qui s'étend jusqu'à l'emprise du CP, lorsque je suis revenu récemment au Québec. Et je peux vous dire que j'ai connu des difficultés à traiter avec la compagnie de chemin de fer et à essayer de faire dresser la clôture.

Le président: C'est ce qu'on appelle de la justice poétique, monsieur Bandeen.

Mr. Hargrave: Eh bien, il y a je pense, un motif valable pour que je soulève la question, surtout dans certains espaces libres où il y a des milles et des milles et des milles de clôtures qui devraient être entretenues pour qu'il n'y ait qu'un minimum de pertes d'animaux, tués par les trains, et ainsi de suite. Je n'attends pas une réponse ce soir, monsieur, mais il y avait un motif valable pour que je soulève la question, je puis vous l'assurer.

Un autre sujet. Cet été et au début de l'automne, on a mis au point un programme de transport d'urgence de foin—je pense que le gouvernement fédéral s'est occupé de l'organisation pour expédier du foin en balles à partir de différents points du sud-est de l'Ontario jusqu'aux régions frappées par la sécheresse dans l'ouest du Canada, surtout dans la région de M. Murta, dans certaines parties du Manitoba, et on en a même expédié dans certaines parties de la Saskatchewan. Êtes-vous au courant non seulement de ce programme, mais également si oui ou non les frais de ce programme d'urgence—et je pense qu'il s'agissait d'un exercice très utile, parce que nous avons connu une situation terrible pendant les six premiers mois de l'année—ont été partagés par les chemins de fer concernés, le gouvernement fédéral et peut-être le gouvernement provincial et ceux qui ont reçu ce foin? Je suis curieux de savoir s'il s'agit d'une espèce d'effort collectif. Pourriez-vous me parler de cela?

Le président: Docteur Bandeen.

Mr. Bandeen: Je n'ai pas les informations avec moi, mais je sais que nous avons établi des taux qui étaient extrêmement favorables pour transporter le foin. Et nous avons profité du retour à vide des wagons, dans l'ouest du Canada, pour le transporter, parce qu'il s'agissait d'une situation d'urgence non répétitive. Je ne sais pas dans quelle mesure les autres coûts ont été partagés par les gouvernements en cause, mais je sais que notre chemin de fer a transporté du foin à un coût minimum jusqu'aux fermiers.

Mr. Hargrave: Monsieur le président, ce sont toutes les informations que j'ai. Si le CN daigne apporter certains commentaires sur certaines questions que j'ai soulevées, je l'apprécierai énormément. Mais il est agréable de faire partie de votre comité et d'avoir cette opportunité.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Il est agréable de vous avoir avec nous. Je voudrais souligner aux membres du comité que j'ai—ce que l'on pourrait appeler une fiche technique intitulée *Transport Review*, qui est une publication de l'Association canadienne du camionnage et qui a été envoyée au comité. Le greffier a suffisamment d'exemplaires pour tous

[Text]

tee. I have not had an opportunity to read it, but it looks to me like an information sheet. If anyone is interested in it, they may get a copy by requesting it from the clerk.

• 2205

I have called a subcommittee meeting for January 13, 1981, at 3.30 p.m. I have already given Dr. Bandede a list of suggested dates on which the committee may want to recall CN in January. In view of the hour and the length of the sittings we have today, and the number of answers that must still be supplied to questions that were asked today, it is still my judgment that it is time to adjourn, but as I said before, I am not the master of the committee, but I would like a consensus of the committee before going any further.

Mr. Benjamin: I think we could go another 20 minutes.

The Chairman: The problem with that, Mr. Benjamin, if you go for 20 minutes, the other parties will want to go for 20 minutes, and we are here until after 11 p.m.

Mr. Benjamin: I do not want to go 20 minutes.

The Chairman: So, what is the wish of the committee?

Mr. Murta: I would suggest, Mr. Chairman, that we adjourn now and have Dr. Bandede and his officials back just as soon as we can after your steering committee meeting, preferably sometime by the end of January.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there is an item in front of CNR now, and VIA Rail, that was raised by VIA Rail. Mr. Turner brought it up, Mr. Mayer brought it up, and I would like to follow it up for a couple of minutes because I think we need some answers from Mr. Bandede and from Canadian Pacific in the course of the negotiations that are going on right now about a new operating agreement.

Sure, we will be happy to have Mr. Bandede and the rest back here around the middle of January or thereabouts, but I suspect that he and VIA and others—his corporation and VIA and CP—are carrying on continuing negotiations and I would like to see something on the record about some matters that were raised by VIA Rail in terms of what kind of response Mr. Bandede is prepared to give.

The Chairman: Okay, let us go for five minutes for each of the parties. I will use the gavel.

Mr. Murta: We will forgo our five minutes to cut it down to a total of ten. How would that be?

Mr. Turner: I suggest you give Mr. Benjamin three or four minutes and we will come back to the second . . .

Mr. Deniger: Well, if Mr. Benjamin is going to ask five minutes of questions, I have got some questions I would like to ask.

An hon. Member: All right, let us go for 10 minutes—five and five.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have five minutes, precisely!

[Translation]

les membres du comité. Je n'ai pas eu l'occasion de la lire, mais il me semble qu'il s'agit d'une fiche technique. Ceux qui sont intéressés peuvent obtenir un exemplaire chez le greffier.

J'ai convoqué une réunion de sous-comité pour le 13 janvier 1981, à 15 h 30. J'ai déjà remis au Dr Bandede une liste de dates proposées pour que le comité convoque de nouveau le CN en janvier. En raison de l'heure et de la longueur des témoignages ainsi que du nombre de réponses qui doivent être données aux questions qui ont été posées aujourd'hui, je crois toujours qu'il est temps de lever la séance, mais comme je l'ai dit plus tôt, je ne suis pas le maître du comité, j'aimerais donc que le comité en arrive à un accord général avant de procéder plus avant.

M. Benjamin: Je pense que nous pourrions poursuivre pendant 20 minutes encore.

Le président: Le problème, monsieur Benjamin, si vous obtenez 20 minutes, c'est que les autres voudront également avoir 20 minutes et nous serons encore ici après 23 heures.

M. Benjamin: Je ne veux pas obtenir 20 minutes.

Le président: Que désire alors le comité?

M. Murta: Je propose, monsieur le président, que nous levions la séance maintenant et que nous convoquions de nouveau le Dr Bandede et ses représentants le plus tôt possible après la réunion de votre comité directeur, préférablement vers la fin janvier.

M. Benjamin: Monsieur le président, un point a été soulevé par VIA devant le CN et VIA en ce moment. Messieurs Turner et Mayer l'ont soulevé et j'aimerais y revenir pendant quelques minutes parce que je pense que nous devons obtenir certaines réponses de M. Bandede et du CP pour les négociations en cours sur un nouvel accord d'exploitation.

Bien sûr, il nous fera plaisir de recevoir M. Bandede et les autres ici vers la mi-janvier, mais je soupçonne que lui et VIA et les autres—sa compagnie, VIA et CP—poursuivent les négociations et j'aimerais que certains faits soient inscrits au procès-verbal concernant certaines questions qui ont été soulevées par VIA, en fonction du genre de réponses que M. Bandede est prêt à donner.

Le président: Bien, j'accorde cinq minutes à chacune des parties. J'utiliserai le marteau.

M. Murta: Nous renoncerons à nos cinq minutes pour ramener cela à dix au total. Qu'en dites-vous?

M. Turner: Je propose que vous accordiez à M. Benjamin trois ou quatre minutes et nous reviendrons au deuxième . . .

M. Deniger: Eh bien, si M. Benjamin peut disposer de cinq minutes, j'aimerais poser certaines questions, moi aussi.

Une voix: D'accord, allons-y pour 10 minutes—cinq minutes à chaque partie.

Le président: M. Benjamin, vous avez exactement cinq minutes!

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the president of VIA presented evidence, and Mr. Turner and Mr. Mayer referred to it, that suggested CN and CP were being less than co-operative and open in their financial dealings, that VIA is being presented with extra bills because CN can only estimate what it will cost to operate passenger trains. VIA has disputed the amount of the increase, the cost for CN, and has asked to see the CTC to review the charges. Now I am not suggesting whether VIA is right or wrong. VIA has complained that both railroads refused to reveal their unit costs, and since both railroads, I suspect, know what one another's unit costs are, why should VIA have to negotiate an agreement, and operating agreement in the dark?

Surely CN and CP are being less than forthcoming. VIA has no control over two thirds of its costs because the railways refuse to provide VIA with their unit costs. What the hell is the reason for withholding that information if it is only kept semiprivate, as between the railroads and VIA and CTC? Why should VIA not have access to that?

On the penalties and incentives of scheduled passenger trains, it is less costly for CN and CP to run trains late than the money they can make if they run them better than the incentive for on-time schedules.

Finally, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Bandeen, since he is a great believer in a commercial enterprise, a business as well as a responsibility—and I just return to my second question in light of what Mr. Murta raised about the Crows Nest Pass rate. There is no argument that the railways should be given full compensation, that is agreed to by everybody, the argument is about how it should be done. As a business operator of a commercial enterprise, which method does he think would be best? To send out a couple or three cheques to railroads to make up the difference between the Crow and the compensatory rate or send out 120,000 cheques to farmers, which can be used as a political pork barrel every year. If he is worrying about administrative costs in a commercial operation and business enterprise, which would he think would be the more business-like and efficient way of reimbursing the railroads to fully compensate them for the costs of moving grain? Those are my two things: VIA Rail and—He is the guy who says he believes in the commercial . . .

• 2210

The Chairman: I must say that you were very brief, Mr. Benjamin. Dr. Bandeen.

Mr. Benjamin: It is amazing.

The Chairman: Yes. Agreed.

Mr. Bandeen: To answer the two questions: Yes, we are negotiating with VIA for a new contract. If you wish, VIA is one of our largest customers. I believe, aside from the Wheat Board, it is one of the largest single customers we have. We do not reveal our costs to any of our customers. I believe that is a standard commercial practice. As you have suggested, we are commercial. I am not aware that the CPR reveals their costs

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, le président de VIA, au cours de son témoignage, ainsi que M. Turner et M. Mayer par la suite, ont mentionné que le CN et le CP étaient moins que coopératifs et ouverts dans leurs négociations financières, que VIA a reçu des factures supplémentaires parce que le CN ne peut faire qu'une estimation approximative de ce qu'il en coûte pour exploiter les trains de voyageurs. VIA a contesté le montant de l'augmentation, les coûts pour le CN et a demandé que la CCT révisé les frais. Attention, je n'insinue pas que VIA a tort ou raison. VIA s'est plaint que les deux chemins de fer ont refusé de révéler leurs coûts unitaires, et comme les deux chemins de fer, je le soupçonne, connaissent les coûts unitaires de l'autre, pourquoi VIA devrait-il négocier un accord, et fonctionner dans le noir à partir de cet accord?

Certainement que le CN et le CP sont moins que communis-catifs. VIA n'a aucun contrôle sur les deux tiers de ses coûts parce que les chemins de fer refusent de dévoiler à VIA leurs coûts unitaires. Pourquoi tait-on ces informations si elles ne sont qu'à demi privées, entre les chemins de fer et VIA et la CCT? Pourquoi VIA n'y aurait-il pas accès?

Concernant les pénalités et les mesures incitatives pour le respect des horaires des trains de voyageurs, il en coûte moins cher au CN et au CP de faire rouler les trains en retard que de respecter l'horaire et cela même compte tenu des mesures incitatives.

Finalement, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Bandeen, puisqu'il croit beaucoup dans l'entreprise commerciale, au niveau des affaires comme à celui des responsabilités—et je reviens à ma deuxième question, à la lumière du point qui a été soulevé par M. Murta concernant le taux de la passe de Crow's Nest. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer devraient recevoir pleine compensation, tout le monde est d'accord là dessus, le point en litige porte sur la façon dont cela devrait être fait. En qualité de directeur d'une entreprise commerciale, quelle méthode, selon lui, serait la meilleure? Envoyer deux ou trois chèques aux chemins de fer pour combler la différence entre le taux de CROW et le taux compensatoire ou envoyer 120,000 chèques aux fermiers, qui peuvent servir d'appâts électoraux chaque jour? S'il s'inquiète des frais administratifs dans une exploitation commerciale et une entreprise commerciale, quelle serait, selon lui, la façon la plus commerciale et la plus efficace de rembourser les chemins de fer en entier pour le transport des grains? Ce sont mes deux points: VIA et—il dit croire dans l'entreprise commerciale . . .

Le président: Je dois dire que vous avez été très bref, M. Benjamin, Dr. Bandeen.

M. Benjamin: C'est étonnant.

Le président: Oui, en effet.

M. Bandeen: Pour répondre aux deux questions: oui, nous négocions un nouveau contrat avec VIA. Si vous voulez le savoir, VIA est l'un de nos plus importants clients. Je crois, à l'exception de la Commission du blé, qu'il s'agit de l'un de nos plus importants clients. Nous ne révélons nos coûts à aucun de nos clients. Je crois qu'il s'agit d'une pratique commerciale standard. Comme vous l'avez laissé entendre, nous sommes

[Text]

to any customers. In the discussions with VIA they have a fairly good estimate of our costs. Frank Roberts was a vice-president of the CN and he headed one of our large regions here in the east. But, normally, you do not go to your customer and say, here are our costs and here is what we are going to negotiate. I think the direction of the negotiations for the new contract is going very well. I have talked with Frank directly, and with his people. We are trying to set up the principles that will apply, and I am sure that we will be able to come up with something that is infinitely superior to the existing procedure.

As to the information on penalties and incentives on the railway, the last information I have is that indeed CN has collected some 75 per cent of the money that is available to us in the way of these incentives. Your point was that there were no incentives to it, but there are. We are trying to collect them and we are trying to produce the on-time performance that VIA wants.

As to the method of compensation, in my discussion with Mr. Murta he asked me which I thought was preferable. As an economist, I feel it is better to pay it to the producer so that he has a choice of how he moves his grain. If you are looking at the cheapest way of doing it, it is obviously cheaper to send out three cheques than it is to send out 120. Your question was not which was the cheapest, you said which was the most efficient.

Mr. Benjamin: One hundred and twenty thousand.

Mr. Bandeen: I am sorry, I meant 120,000. I still feel that if the producer has the alternative it is better. We have taken this position consistently. I do not want to get into the political argument on it; I told you that we were not in a position to . . .

The Chairman: Good idea.

Mr. Bandeen: . . . give a profound answer to that question.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Your service contract with Ontario Growth and Leader Lines, is it based on 63.13 or is it a straight contract, such that you just give them the bill and they pay?

Mr. Bandeen: It is 63.13, the costing order, 63.13, plus a cost of the money we have invested in the right-of-way.

Mr. Deniger: When you bill VIA, because of that particular order you have no choice, all you can do is given an estimate. The CTC basically determines the true cost. Sometimes you can be high, sometimes you can be low. A couple of years ago, I believe, they overpaid you some money, and when they reviewed the cost they almost took away your profit.

Mr. Bandeen: I think we had to repay them. In the particular year in which that was under discussion with Mr. Roberts, there was a dispute between these two companies as to who

[Translation]

une entreprise commerciale. Le CP, à ce que je sache, ne révèle ses coûts à aucun de ses clients. A la suite des discussions avec VIA, ils ont une très bonne estimation de nos coûts. Frank Roberts a été vice-président du CN et il a dirigé l'une de nos plus importantes régions ici dans l'est. Mais, normalement, vous n'allez pas chez votre client et vous ne lui dites pas, voici ce que sont nos coûts et voici ce que nous allons négocier. Je pense que les négociations du nouveau contrat sont en bonne voie. J'ai parlé à Frank directement ainsi qu'avec son personnel. Nous essayons d'établir les principes qui s'appliqueront, et je suis sûr que nous pourrions arriver à quelque chose qui sera infiniment supérieur à la procédure actuelle.

Concernant les informations sur les pénalités et les mesures incitatives pour les chemins de fer, la dernière information que j'ai à cet égard, c'est que en effet le CN a recueilli 75 pour cent des crédits qui nous sont attribuables sous la forme de ces mesures incitatives. Selon votre point de vue, il n'y avait pas de mesures incitatives, mais il y en a. Nous essayons d'en profiter et nous essayons d'atteindre le rendement ponctuel voulu par VIA.

Concernant la méthode de compensation, lors de mes discussions avec M. Murta, il m'a demandé ce qui, selon moi, était préférable. En qualité d'économiste, j'estime qu'il vaut mieux compenser le producteur pour qu'il ait le choix du mode de transport de son grain. Si vous recherchez la façon la moins coûteuse de réaliser cela, il est évident qu'il est moins coûteux d'envoyer trois chèques que d'en envoyer 120. Votre question ne portait pas sur la façon la moins coûteuse, mais la plus efficace.

M. Benjamin: Cent vingt mille.

M. Bandeen: Excusez-moi, je voulais dire 120,000. J'estime quand même qu'il est préférable que le producteur ait le choix. Nous avons pris cette position de façon constante. Je ne veux pas entrer dans des discussions politiques sur la question; Je vous ai dit que nous n'étions pas en position de . . .

Le président: Bonne idée.

M. Bandeen: . . . donner une réponse détaillée à la question.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Votre contrat de service avec Ontario Growth and Leader Lines est-il basé sur la formule 6313 ou s'agit-il d'un contrat simple, où vous ne faites que leur remettre les factures et qu'ils payent?

M. Bandeen: C'est la méthode d'établissement des prix 6313, plus le coût de l'argent que nous avons investi dans l'emprise.

M. Deniger: Quand vous facturez VIA selon cette méthode particulière, vous n'avez aucun choix, tout ce que vous pouvez faire est de donner une estimation. La CCT détermine fondamentalement les vrais coûts. Parfois, votre estimation peut être supérieure et d'autres fois inférieure à la réalité. Il y a quelques années de cela, je crois, ils vous ont versé une certaine somme d'argent en trop, et lorsqu'ils ont révisé les coûts, ils vous ont presque enlevé vos profits.

M. Bandeen: Je pense que nous avons dû les rembourser. Lors de cette année en question au cours de laquelle nous avons discuté de cela avec M. Roberts, il y eut un conflit entre

[Texte]

made the estimate in the first place that was too low. I do not know where the error occurred.

Mr. Deniger: That is fine. The other point that I am concerned with, and it was raised today by some other members, Madam Côté and Charlie touched upon it, was CN's intent to buy the BCR group of companies, which consists of Bellechasse Transport, Rimouski Express, Overnite Express, Speedway. The situation appears to me to be somewhat confused, because apparently the Government of Quebec is seeking some partnership, or participation, in the transaction. That is one part of it.

• 2215

The second part of it, and that is the part that troubles me personally, is that here you have shown clear intention of buying another transportation undertaking. If I remember the National Transportation Act, Section 27, I think, requires that when a transportation undertaking intends to buy or purchase part or the whole of another transportation undertaking it has to inform the CTC, and if there is any opposition there is a hearing. I checked with the CTC on Tuesday and, although they are aware of your intent and they have notified you of their awareness, you have not yet applied. I was wondering, one, why you have not applied, two, is it still your intention, and three, the Province of Quebec, who of course are not exactly pro Crown corporation or pro anything that is Crown, what is your negotiating position with them at this time?

That will be it for me, Mr. Chairman.

An hon. Member: You mean federal Crown.

Mr. Deniger: Any Crown.

Mr. Bandeen: We have not applied to the CTC because we do not have an agreement and therefore we have nothing to apply to them about. Once we have an agreement to purchase a trucking company or a shipping company or any other transportation, we will apply to the CTC and they can allow it or disallow it. This is the normal procedure. The mere fact that we do not have a contract I think ties my hands in discussing the negotiations. It involves the rights of an individual or a group of individuals who own the companies that we are talking about, and I think it would be unfair of me to get into a discussion of it publicly when we were negotiating with them in good faith. Perhaps when I come back in January I will have an answer for you.

Mr. Deniger: That is not exactly satisfactory to me. Have you heard the rumours that the Government of Quebec might have incited the Quebec Transport Commission to slow down any possible transfers of the licences of those trucking undertakings to the husband group of CN because of the CN being a Crown corporation and the Province of Quebec's love for anything that is federal?

Mr. Bandeen: No, I have not heard that rumour.

[Traduction]

ces deux compagnies pour déterminer qui avait fait en premier lieu l'estimation qui était trop peu élevée. Je ne sais pas où l'erreur s'est produite.

M. Deniger: C'est bien. L'autre point qui me préoccupe et qui a été soulevé aujourd'hui par certains députés, M^{me} Côté et Charlie l'ont abordé, est l'intention du CN d'acheter le groupe BCR qui comprend Bellechasse Transport, Rimouski Express, Overnite Express, Speedway, etc. La situation semble quelque peu confuse, parce qu'apparemment le gouvernement du Québec cherche une certaine forme d'association ou de participation dans la transaction. C'est la première partie.

La deuxième partie de la question, et c'est la partie qui me préoccupe personnellement, c'est que vous avez ici nettement indiqué votre intention d'acheter une autre entreprise de transport. Si je me souviens bien, la Loi nationale sur les transports, article 27, je pense, exige que lorsqu'une entreprise de transport a l'intention d'acheter une autre entreprise de transport, en partie ou en entier, elle doit en informer la CCT et, s'il y a opposition, une audience est tenue. J'ai vérifié auprès de la CCT mardi et, bien que les responsables soient au courant de votre intention et qu'ils vous l'aient fait savoir, vous n'avez pas encore fait de demande officielle. Je me demande, premièrement, pourquoi vous n'avez pas fait de demande, deuxièmement, si c'est toujours votre intention, et troisièmement, la province de Québec qui bien entendu n'est pas exactement en faveur des sociétés de la Couronne ou en faveur de quoi que ce soit qui touche à la Couronne, quelle est votre position de négociation avec la province en ce moment?

C'est tout, monsieur le président.

Une voix: Vous voulez dire la Couronne fédérale.

M. Deniger: N'importe quelle Couronne.

M. Bandeen: Nous n'avons pas fait de demande à la CCT parce que nous n'avons pas conclu d'accord et que par conséquent nous ne pouvons faire de demande. Une fois que nous aurons conclu un accord pour acheter une compagnie de camionnage ou une compagnie de navigation ou toute autre entreprise de transport, nous ferons une demande à la CCT et celle-ci peut accepter ou refuser. C'est la procédure normale à suivre. Le simple fait que nous n'ayons pas de contrat m'empêche, je pense, de discuter des négociations. Elles mettent en cause les droits d'une personne ou d'un groupe de personnes qui sont propriétaires des compagnies dont nous parlons, et je pense qu'il serait injuste d'en discuter en public alors que nous négocions en toute bonne foi avec les intéressés. Peut-être qu'à mon retour, en janvier, je pourrai vous donner une réponse.

M. Deniger: Cela ne me satisfait pas complètement. Avez-vous entendu les rumeurs à l'effet que le gouvernement du Québec a incité la Commission des transports du Québec à ralentir tout transfert possible de permis de ses entreprises de camionnage aux administrateurs du CN parce que le CN est une société de la Couronne et que la province de Québec n'aime pas tout ce qui est fédéral?

M. Bandeen: Non, je n'ai pas entendu cette rumeur.

[Text]

Mr. Deniger: It is in the papers. I would be glad to furnish you with the clippings. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

The meeting is adjourned to the call of the chair. Before we go I would like to thank the witnesses for appearing and I want to tell Dr. Bandeen that as soon as we have settled on a date in January I will give him immediate notice, to give you as much advance warning as we possibly can, to be fair to you. Thank you. You have been a long-suffering witness, so to speak, but it is necessary, as you know, that we have you here for these purposes. Thank you very much.

Mr. Bandeen: Thank you very much, Mr. Chairman.

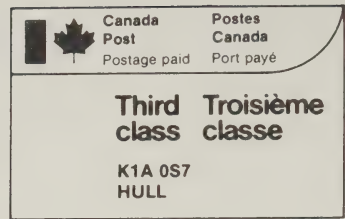
[Translation]

M. Deniger: Elle a paru dans les journaux, et je me ferai un plaisir de vous remettre les coupures de presse. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre. Avant de partir, j'aimerais remercier les témoins et j'aimerais dire au Dr Bandeen qu'aussitôt que nous aurons fixé une date en janvier, je l'avertirai immédiatement, afin de lui donner tout le temps de se préparer. Merci. Vous avez été un témoin très patient, si j'ose dire, mais il est nécessaire, comme vous le savez, que vous soyez ici. Merci beaucoup.

M. Bandeen: Merci beaucoup, monsieur le président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

At 9:30 a.m., 3:30 and 8:00 p.m.

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer,
Canadian National Railways.

A 9 h 30 du matin, 3 h 30 de l'après-midi et 8 heures du soir.

Dr R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de
fer nationaux du Canada.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 22

Fascicule n° 22

Thursday, January 22, 1981

Le jeudi 22 janvier 1981

Chairman: Maurice A. Dionne

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

DEPOSITORY LIBRARY MATERIAL

RESPECTING:

CONCERNANT:

Annual Report of the Canadian National
Railways for 1979

Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du
Canada pour l'année 1979

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: André Maltais

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)

Benjamin

Bloomfield

Campbell (*LaSalle*)

Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)

Ellis

Fisher

Gass

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: André Maltais

Messieurs

Hargrave

Harquail

Mayer

Mazankowski

Oberle

Penner

Reid (*St. Catharines*)

Skelly

Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, January 14, 1981:

Mr. Ellis replaced Mr. Mazankowski.

On Wednesday, January 21, 1981:

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Forrestall.

On Thursday, January 22, 1981:

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Penner;

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Lapointe;

Mrs. Côté replaced Mr. Rossi;

Mr. Mazankowski replaced Mr. Murta;

Mr. Penner replaced Mr. McRae;

Mr. Bloomfield replaced Mrs. Côté.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 14 janvier 1981:

M. Ellis remplace M. Mazankowski.

Le mercredi 21 janvier 1981:

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Forrestall.

Le jeudi 22 janvier 1981:

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Penner;

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Lapointe;

M^{me} Côté remplace M. Rossi;

M. Mazankowski remplace M. Murta;

M. Penner remplace M. McRae;

M. Bloomfield remplace M^{me} Côté.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 22, 1981
(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Campbell (*LaSalle*), Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Gass, Hargrave, Harquail, Mayer, Mazankowski, Oberle, Penner, Reid (*St. Catharines*) and Turner.

Other Members present: Messrs. Bloomfield, Collenette, Dantzer, McCuish, McKnight and Taylor.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer and Mr. John Gratwick, Vice-President, Corporate Affairs.

The Committee resumed consideration of its permanent reference Section 38(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, December 18, 1980, Issue No. 21*).

The witnesses answered questions.

It was agreed,—That the Committee continue its sitting until 12:30 o'clock p.m. this day.

Questioning was resumed.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(34)

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bloomfield, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Gass, Hargrave, Mayer, Mazankowski and Penner.

Other Members present: Messrs. McRae and Taylor.

Witness: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways.

The Committee resumed consideration of its permanent reference section 38(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, December 18, 1980, Issue No. 21*).

The witness answered questions.

At 6:07 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 JANVIER 1981
(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Campbell (*LaSalle*), M^{me} Côté, MM. Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Gass, Hargrave, Harquail, Mayer, Mazankowski, Oberle, Penner, Reid (*St. Catharines*) et Turner.

Autres députés présents: MM. Bloomfield, Collenette, Dantzer, McCuish, McKnight et Taylor.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président-directeur général et M. John Gratwick, vice-président, Affaires générales.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi permanent, article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifiée par le chapitre 34, 1977-1978 Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979 (*Voir procès-verbal du jeudi 18 décembre 1980, fascicule n° 21*).

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le Comité poursuive sa séance jusqu'à 12 h 30.

L'interrogation se poursuit.

A 12 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(34)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bloomfield, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Gass, Hargrave, Mayer, Mazankowski et Penner.

Autres députés présents: MM. McRae et Taylor.

Témoin: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi permanent, article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifiée par le chapitre 34, 1977-1978, Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979 (*Voir procès-verbal du jeudi 18 décembre 1980, fascicule n° 21*).

Le témoin répond aux questions.

A 18 h 7, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

EVENING SITTING

(35)

The Standing Committee on Transport met at 8:16 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bloomfield, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer and Mazankowski.

Other Member present: Mr. Hopkins.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer; Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary and Mr. Robert C. Franklin, Vice-President, Finance.

The Committee resumed consideration of its permanent reference section 38(1.1), An Act respecting Canadian National Railways, chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27, Elizabeth II relating to the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, December 18, 1980, Issue No. 21*).

The witnesses answered questions.

At 9:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

SÉANCE DU SOIR

(35)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 16 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bloomfield, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer et Mazankowski.

Autre député présent: M. Hopkins.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président-directeur général; M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général et M. Robert C. Franklin, vice-président, Finance.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi permanent, article 38(1.1), Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifiée par le chapitre 34, 1977-1978, Statuts du Canada, 26-27, Elizabeth II concernant le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour 1979 (*Voir procès-verbal du jeudi 18 décembre 1980, fascicule n° 21*).

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, January 22, 1981

• 1001

[Texte]

The Chairman: Order. We shall resume consideration of our permanent reference contained in Section 38-1.1, An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C.10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada.

We are considering the annual report of the Canadian National Railways for 1979. I might advise members that I have the seventh report of the subcommittee on agenda and procedure, but I propose to deal with that a bit later in the meeting. I want to consult with representatives of the two opposition parties before presenting that report, and I also want to make sure, of course, when we do that, we have a quorum. We certainly have a quorum of members, but not all of the members here are regular members of the committee. However, that does not affect the questioning of the witnesses.

I want to welcome again to our committee Dr. Bandeen, the President and Chief Executive Officer of Canadian National Railways and I will ask him to introduce the officials he has. I believe Dr. Bandeen has a brief statement to make with regard to questions asked at our last session, for which he undertook to provide answers later. He has a brief statement to make about that. So, having said that, I will ask Dr. Bandeen then to introduce the officials who are with him at the table and we will proceed then with the questioning. Dr. Bandeen.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Good morning. I have with me, as I did the last time, Maurice LeClair, the Corporate Vice-President in Canadian National Railways. Falling into his jurisdiction is planning, finance, law and several other territories. Terry Cooper, Corporate Secretary and keeps the records of the company in a normal, corporate secretarial way.

At the previous session I was at, there were a number of questions asked, I believe approximately 28 in total we discerned, and about which I said there would be additional information. We have been working on this data, have a considerable amount of it in an answer form, and would hopefully by later today actually have it in a form we could distribute. Our problem is that the questions are in the language of the questioner and we have not had the opportunity to translate them yet. We are working on that right now, but we will not have a translation for today. So what I propose to do, if it is agreeable, is to give on an individual basis to the person who asked the question the answer to the question in the language in which they asked it. We will forward the answers to the committee in a bilingual form within a few days. Not all the questions will be answered today, but a large percentage of them will, and the rest we are working on.

The Chairman: I might remind members of the committee that at a later meeting of the committee when all of the answers are available in both official languages, if it is the wish of the committee, we can append those answers to the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 22 janvier 1981

[Traduction]

Le président: A l'ordre. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi permanent tel que précisé à l'article 38-1.1 de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C.10, Statuts révisés du Canada de 1970, modifié par le chapitre 34, Statuts du Canada de 1977-1978.

Nous étudions le rapport annuel pour 1979 des Chemins de fer nationaux du Canada. Je signale aux membres du Comité que j'ai le septième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure dont nous parlerons plus tard au cours de cette séance. Je voudrais consulter les représentants des deux partis d'opposition avant de soumettre ce rapport et je veux m'assurer bien entendu, avant de le mettre aux voix, que nous avons le quorum. Nous sommes certainement assez nombreux, mais tous les députés ici présents ne sont pas membres attirés du Comité. Quoi qu'il en soit, nous pouvons quand même poser des questions à nos témoins.

Je souhaite de nouveau la bienvenue à M. Bandeen, président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada, et je lui demanderai de présenter ses collaborateurs. Je pense que M. Bandeen a une brève déclaration à faire concernant des questions qui ont été posées à la dernière séance. Monsieur Bandeen, cela dit, je vous demanderai de présenter vos collaborateurs et nous passerons aux questions après votre brève déclaration. Monsieur Bandeen.

M. R. A. Bandeen (Président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour. Tout comme la dernière fois, je suis accompagné de M. Maurice LeClair, vice-président, responsable de la planification, des finances, du contentieux et d'autres domaines, et de M. Terry Cooper, secrétaire, responsable des livres de la Société.

La dernière fois, on m'a posé diverses questions, environ 28, pour lesquelles je me suis engagé à fournir plus de renseignements. Nous avons fait les recherches nécessaires, et nous serons en mesure de vous donner réponse à ces questions. Un peu plus tard, au cours de la journée, nous espérons pouvoir vous en distribuer le texte. Les questions ont été posées dans la langue de l'intervenant et il nous faut traduire les réponses à chacune des questions. Nous y travaillons actuellement, mais nous ne pourrions pas vous fournir les deux versions aujourd'hui. Avec votre accord, nous vous proposons de donner à chacun réponse aux questions qu'il a posées dans la langue de ses questions. D'ici quelques jours, nous pourrions vous donner la traduction de ces réponses. Même si toutes les questions ne recevront pas réponse aujourd'hui, une bonne proportion sera prête aujourd'hui et le reste viendra sous peu.

Le président: Je tiens à rappeler aux membres du Comité qu'il sera possible, lors d'une séance subséquente, quand nous aurons toutes les réponses traduites, de les annexer au compte rendu de nos témoignages si bien qu'elles pourront être consultées. Êtes-vous d'accord?

[Text]

proceedings of the subsequent meetings so they will be on the public record. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I might also point out to members of the committee that we have a long brief from the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers which has just recently been received, just yesterday in fact. It is in one language only. We have copies. If members wish copies, you can indicate to the clerk your desire to have a copy and it will be circulated to you. Do members wish to have those copies circulated? Yes?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is that the one from Mr. Powell in Waverley, Nova Scotia?

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Okay, I have one.

• 1005

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, just for a point of information or clarification, then, we are continuing the discussions on the 1979 report?

The Chairman: That is correct.

Mr. Harquail: Then there will be some consideration of arrangements by the committee to come back and deal with the 1980 report?

The Chairman: The 1980 report will be presented some time after March 31 of this year. Is that correct, Dr. Bandeen?

Mr. Bandeen: Yes, hopefully by March 31.

The Chairman: Once it is submitted, it stands as a permanent reference to this committee, so that will be considered in due course by the Subcommittee on Agenda and Procedure. Obviously we will deal with it; I hope more expeditiously than we have dealt with the '78 and '79 reports. Hopefully there will be no elections interrupting our proceedings for another year or two and we will be able to catch up on some of the things we have fallen behind in.

Mr. Harquail: Just one other short question, Mr. Chairman. On those questions which were referred to by Dr. Bandeen, are those questions relating to one specific topic, or is he talking about a range of questions?

The Chairman: There was a range of questions, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: I believe we are ready now to proceed with the questioning, and I will call on Mr. Mazankowski to begin.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, you are aware, I am sure, that we have had the release of the Grange report arising out of the Mississauga incident, with several recommendations which have been prescribed. The major recommendation is enshrined in recommendation 1, which recommends that all cars, whether they are carrying dangerous goods or not, should be equipped with roller bearings; tank cars should be equipped with double-shelf couplers; and tank cars should have head-shields and

[Translation]

Des voix: D'accord.

Le président: J'ai également reçu de la Fraternité canadienne des cheminots, un long mémoire, dont je n'ai qu'une version anglaise, ne l'ayant reçue qu'hier. J'en ai cependant des exemplaires ici. Si les députés en veulent un, ils n'ont qu'à le signaler au greffier qui fera le nécessaire. Voulez-vous que nous distribuions des exemplaires de ce mémoire? D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Merci.

M. Benjamin: Monsieur le président, s'agit-il du mémoire de M. Powell de Waverley, en Nouvelle-Écosse?

Le président: C'est cela.

M. Benjamin: J'en ai un exemplaire alors.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais avoir des précisions. Poursuivons-nous le débat sur le rapport de 1979?

Le président: C'est exact.

M. Harquail: Il y aura donc d'autres séances prévues pour l'étude du rapport de 1980, n'est-ce pas?

Le président: Le rapport de 1980 ne sera publié qu'après le 31 mars prochain. N'est-ce pas, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Nous espérons qu'il le sera d'ici le 31 mars.

Le président: Une fois ce rapport déposé, comme l'ordre de renvoi permanent du Comité prévoit son étude, le Sous-comité du programme et de la procédure en sera saisi en temps et lieu. De toute évidence, nous l'étudierons, plus rapidement que nous ne l'avons fait dans le cas des rapports de 1978 et de 1979. Nous espérons qu'il n'y aura pas d'élections venant interrompre nos délibérations et que nous pourrions rattraper le retard que nous avons pris.

M. Harquail: Une autre brève question, monsieur le président. Les questions auxquelles M. Bandeen a fait allusion ont-elles trait à un sujet particulier ou s'agit-il de toute une gamme de questions?

Le président: Il s'agit de toute une gamme de questions, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci.

Le président: Nous pouvons donc passer aux questions et la parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Monsieur Bandeen, vous le savez, le rapport Grange, faisant suite à l'accident de Mississauga, a été publié et il contient plusieurs recommandations dont la principale, la recommandation n° 1, recommande que tous les wagons, qu'ils transportent des marchandises dangereuses ou non, soient équipés de roulements à rouleaux, que les wagons-citernes soient équipés d'un attelage à double plateau et soient munis d'une protection à l'avant de même que d'une protection contre la chaleur. Bien

[Texte]

thermal protection. Of course, the other matter has to do with hot-box detectors. Until the railways are able to comply with those recommendations, there will be restrictions on length and speed in built-up areas.

I am wondering generally, Dr. Bandeen, how you see the Grange report and its recommendations, and particularly those major recommendations?

Mr. Bandeen: Mr. Mazankowski, I have not had the opportunity to read the Grange report in detail. I believe it came out on Monday. I had a copy presented to me in the office. On Tuesday I was in Regina talking to the the Saskatchewan Wheat Pool directors. I just came home in time to come to this meeting. However, I have had conversations with some of our officers on the subject, and we have responded to the Minister of Transport's request that we co-operate with the task force he has set up indeed to look into these recommendations and how they should be put into effect, if and when they should be. We have indicated to him our whole-hearted support in attempting to look at these items.

As you are probably aware, we are also involved, as a result of the report on the MacGregor incident, in drawing up a list of rules and safety procedures which could be put in place to attempt to prevent such accidents in the future. We formed a relatively large committee, with all the interested people. I believe I talked about it when I was here the last time. It is working toward recommendations to the CTC, I think within six months of the issuing of the report. So our hope is to be able to wed the two of these together, to come up with the recommendations that come out of the MacGregor report and the ongoing studies, to see where they are consistent—and I am sure in many cases they will be—with the reports of the Grange committee and this task force the Minister of Transport has. Our objective, of course, is to get the recommendations into effect as soon as possible, to attempt to reduce the exposure to these kinds of accidents.

• 1010

Mr. Mazankowski: In the report, reference was made to the fact either the crew or the system or both were not up to discovering the hot box in time to prevent the derailment. The commissioner says:

... and yet I am not sure what can be done with respect to either the crew or the system to prevent a repetition.

Then he goes on in recommendation number 6, which is found on pages 200-201, to prescribe a whole series of recommendations with respect to adequate and consistent rules and regulations pertaining to the crew. For example, a request to publish crew guides for the inspection by head-end and tail-end personnel; to provide adequate paid instruction for the crews involved in the transportation of dangerous goods; to provide formal training for car-men; to set forth rules for mechanical inspections; to set forth rules for record keeping—a whole series of recommendations. I think the commissioner was rather unhappy about the lack of a uniform set of rules and regulations and indeed any accurate prescription of the rules

[Traduction]

entendu, il est question de détecteurs de chauffage de boîte également. Tant que les chemins de fer ne se seront pas conformés aux exigences de ces recommandations, il faudra imposer des restrictions sur la longueur des parcours et la vitesse des trains dans les régions habitées.

Monsieur Bandeen, quelle impression vous fait le rapport Grange et ses recommandations, surtout les recommandations principales?

M. Bandeen: Monsieur Mazankowski, je n'ai pas eu l'occasion de lire le rapport Grange en détail. Il a été publié lundi, si je ne m'abuse. J'en ai reçu un exemplaire à mon bureau. Mardi, je devais prendre la parole à Regina devant les directeurs de la *Saskatchewan Wheat Pool*. Je ne suis rentré qu'à temps pour repartir pour Ottawa. Néanmoins, je me suis entretenu du rapport avec nos cadres car le ministre des Transports nous a demandé de collaborer aux travaux d'un groupe de travail qui doit étudier ces recommandations et leur mise en application. Nous avons répondu au ministre qu'il pouvait compter sur notre appui total.

Vous le savez sans doute, par suite du rapport découlant de l'accident de MacGregor, nous sommes en train de dresser une liste des règles et des procédures sécuritaires qui permettront d'éviter ce genre d'accident à l'avenir. Nous avons formé un comité de toutes les parties intéressées. Je pense y avoir fait allusion lors de la dernière séance. Nous envisageons de faire des recommandations à la Commission canadienne des transports qui devrait les recevoir dans un délai de 6 mois après la date de publication du rapport. Nous espérons pouvoir jumeler les deux séries de recommandations, celles du rapport MacGregor et celles qui découlent de nos études actuelles, et je suis sûr que dans plusieurs cas, elles reprendront les recommandations du Comité Grange et du groupe de travail formé par le ministre des Transports. Nous nous soucions beaucoup d'appliquer ces recommandations dès que possible, afin de réduire le risque de nouveaux accidents de ce genre.

M. Mazankowski: Dans le rapport, on indique que ni le personnel ni le système utilisé n'était à même de permettre de découvrir ce qui n'allait pas dans le chauffage de boîtes à temps pour éviter le déraillement. Le commissaire dit et je cite:

... et même maintenant, je ne sais pas ce qu'il faudrait faire pour améliorer le système et le travail du personnel afin d'empêcher qu'un tel accident ne se répète.

Il passe ensuite à la recommandation numéro 6, que l'on trouve aux pages 200 et 201, et qui préconise toute une série de règles auxquelles devraient se conformer le personnel. Par exemple, il demande la publication de guides à l'intention des responsables de l'inspection de la tête et de la queue de train. Il préconise des cours de formation à l'intention du personnel chargé du transport de marchandises dangereuses; il propose aussi que les ingénieurs reçoivent une formation théorique, que des règles pour l'inspection mécanique soient établies, qu'il existe des livres de bord, etc. Je pense que le commissaire était mécontent du fait qu'il n'existe pas de règles uniformes ou même de directives précises à l'intention du personnel en ce qui

[Text]

that the crew of trains should follow in respect of the detection of a potential disaster such as this. Is that a logical and valid criticism? Are the railways lacking in adequate training for their crewmen? Are they lacking in prescribing adequate and effective rules and regulations, so that these procedures can be carried out with a degree of consistency and uniformity?

Mr. Bandeen: In answer specifically to your last question, I do not think we are lacking in rules and procedures. We may be lacking in training; we may be lacking in keeping abreast of the changes. As I think you know, we have instituted, not in this specific area, but in other parts of our operation, major retraining programs for existing employees. We have done it in the maintenance of wayside; we have done it on the train crews, particularly the enginemen at Gimli, and these are working out very well, but they are not something you can impose unilaterally. They have to be negotiated with the crews or with the unions; they have to understand what they are doing; they have to be supportive of what you are trying to do. This can all be done, it just takes time. I think in the railway, with its long history and its long traditions, a lot of things are done on tradition and knowledge, learned by the individual on the job on a pass-on basis. Somebody coming in from outside may interpret this as being not sufficient written documentation. I am not suggesting that it is not possibly good to have the written documentation; maybe that is what we should be doing and indeed I am sure that is what will be coming out of this.

Mr. Mazankowski: Well, Dr. Bandeen, just to cite one example, on pages 202 and 203 he recommends:

The installation of front and rear radio equipment capable of being received at some central part or parts in the railway system and the maintenance of a record of all communications between head and rear end. And, to this end, the trial should impose upon the crew a standardized vocabulary.

He points out in his report that he sensed that there was some difficulty in the communications between the crewmen because of the fact that there was not a standardized vocabulary.

Mr. Bandeen: There are two points in that. This is where I hope this task force can look at the implementation. As you probably know, the radios we have are designed for communications from the train to a central point from the head end. The radios we have on the tail end of most trains are only powerful enough to communicate with the head end. So, unless there are unusual circumstances, the tail-end radios will not communicate with a dispatcher. He has to go through a more powerful, a more expensive radio. He is tending to imply in here that both ends of the train should have these larger radios. He is indicating that they should be recorded, much in the sense as, I believe, airline communications are. All of this, of course, can be done; all of it is expensive, and all of it requires negotiations with labour unions before we could go anywhere near that kind of activity. I do not say that it will not occur. I just say that it is not something about which you could snap your fingers and put into effect.

[Translation]

a trait à la détection d'un désastre potentiel, comme celui dont nous avons été témoins. Est-ce là une critique logique et fondée? La formation à l'intention du personnel est-elle déficiente? Devrait-on imposer des règles plus précises pour que la procédure soit appliquée de façon plus uniforme et plus rigoureuse?

M. Bandeen: Pour répondre d'abord à votre dernière question, je ne pense pas que les règles et les procédures manquent. Il se peut que la formation laisse à désirer et que nous ayons du mal à suivre l'évolution. Vous le savez sans doute, non pas dans le secteur particulier mais dans un autre secteur, nous avons mis sur pied des programmes de recyclage à l'intention de nos employés. Ces programmes s'adressent au personnel d'entretien de la voie et nous avons d'autres programmes à l'intention du personnel à bord du train, notamment à l'intention des ingénieurs, et cela semble très bien marcher à Gimli. Cependant, nous ne pouvons pas imposer ces programmes unilatéralement. Il faut négocier avec le personnel et les syndicats. Il faut qu'on sache bien de quoi il s'agit. Il faut que ces programmes soient appuyés. Tout cela est réalisable, mais il faut du temps. Le transport par chemin de fer est fait de traditions, de connaissances acquises sur le tas, transmises de bouche à oreille. C'est pourquoi quelqu'un de l'extérieur peut prétendre qu'il n'existe pas assez de documents écrits. Je ne dis pas que la documentation écrite est mauvaise en soi et je suis sûr que nous pouvons certainement l'augmenter, car en fait, c'est sûrement ce qui ressortira de toutes ces enquêtes.

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, je ne vais vous citer qu'un seul exemple, pages 202 et 203:

L'installation d'équipement radio à l'avant et à l'arrière capable de recevoir des messages d'un point central ou d'un point donné du réseau ferroviaire et le maintien de journaux de bord pour toutes les communications entre la tête et la queue du train. A cette fin, il est impératif que le personnel utilise un vocabulaire normalisé.

Le commissaire, dans son rapport, semble percevoir des difficultés de communication entre le personnel du fait qu'il n'existe pas de vocabulaire normalisé.

M. Bandeen: Il y a deux éléments à cette question. J'espère que le groupe de travail sera utile à cet égard. Comme vous le savez, les radios sont prévues pour des communications entre la tête du train et un point central. Les radios dont sont munies la plupart des trains, en queue de train, ne sont assez puissantes que pour communiquer avec la tête du train. Sauf dans des circonstances extraordinaires, les radios de queue de train ne communiquent pas avec le chef de gare. Il faut une radio beaucoup plus puissante que celle dont les queues de train sont munies et elle coûte plus cher. Le commissaire veut dire ici qu'il faudrait que la queue et la tête du train soient munies de radios plus puissantes. Il faudrait également qu'il y ait des magnétophones semblables à ceux qu'on utilise pour le transport aérien. Tout cela bien entendu peut être réalisé, mais cela coûte cher. Il faut également négocier avec les syndicats avant de faire quoi que ce soit à cet égard. Je ne dis pas que cela ne se fera pas. Je dis tout simplement qu'on ne peut pas le faire du jour au lendemain.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

Mr. Mazankowski: Do you think, Dr. Bandeen, that your organization will be re-emphasizing the priority in terms of redressing some of the rather apparent inadequacies in the system in terms of preserving safety as a result of MacGregor and the Mississauga incident. For example, I think the report is pretty well summarized. Notwithstanding the fact that there were some breakdowns perhaps in crew operations, and a breakdown in terms of the adequate regulations and specifics with respect to consistency and uniformity in the application of those regulations, I think the report is pretty well summarized on pages 144 and 145, when it states, and I quote:

Mississauga cries out for roller bearings and hot-box detectors; the first to reduce the incidence of the cause of the disaster and the second to discover that cause before disaster overtakes the train.

There, again, you are talking about some rather heavy costs. I think the commissioner is rather critical of the fact that the CTC, in its application or in its enforcement of safety procedures, has tended to balance in favour of economies rather than in favour of safety. I am wondering if you would agree with that and with the major thrust of that passage which I just quoted.

Mr. Bandeen: Well, again, as you are aware, we have been putting roller bearings on all our purchases for a number of years. I cannot remember when it started; it is just standard policy.

Mr. Mazankowski: What percentage of your rolling stock would be equipped with roller bearings? Would you have that?

Mr. Bandeen: The figure that runs in my mind is 40 per cent; that is a relative figure.

Mr. Mazankowski: And do you have a projected target date as to when that conversion would be complete?

Mr. Bandeen: No, I do not have that. We can get it for you. I do not have it off hand. But it is not absolutely necessary to have roller bearings on all the equipment. It depends upon where it is used, at what speed and what kind of material it is handling. As I understood the report, it indicated that the roller bearings should be on cars which handle dangerous material and in trains that are moving dangerous material.

This is something that this committee will have to look at. How quickly can that be done? What does it do to the cost of moving these commodities? Now one way to do that, of course, is just to move the commodities alone but, at that point, I am not sure the commodities can move by rail. They can go by highway, I guess, if that is safer. They cannot move because of the cost that would be involved.

So these are the kinds of things I think we have to look at, and somebody has to balance the priorities there. As a railway, we, can tell them what the cost of various alternatives are going to be, and what the resulting rate would be. Somebody has to decide whether that is justifiable at this time or if you

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, pensez-vous que votre Société, par suite du rapport MacGregor et de l'accident de Mississauga, mettra l'accent sur le redressement des lacunes apparentes sur le plan sécurité qui existent actuellement? Par exemple, il est entendu qu'il y a eu manque de communication entre les membres du personnel et lacune du côté des règlements. De plus, il n'existait pas de directives précises quant à l'application uniforme et rigoureuse des règlements existants. Je pense que le rapport est bien résumé aux pages 144 et 145, et je cite:

L'incident de Mississauga est très éloquent quant à la nécessité de roulements à rouleaux et de détecteurs de chauffage de boîtes. Dans le premier cas, l'installation de cet équipement permettrait de réduire le risque de désastre et dans le second on pourrait découvrir rapidement l'existence d'un danger et éviter le désastre.

Evidemment, une fois de plus, les coûts seront élevés. Je pense que le commissaire s'est montré critique à l'égard de la CCT qui n'a pas été à la hauteur de sa tâche pour ce qui est de l'application des procédures sécuritaires, ayant préféré les économies à la sécurité. Êtes-vous d'accord avec moi et reconnaissez-vous le bien-fondé du passage que je viens de citer?

M. Bandeen: Une fois de plus, vous le savez, nous avons installé des roulements à rouleaux sur tout le nouvel équipement acquis depuis plusieurs années. Je ne me souviens pas depuis quand, mais c'est maintenant la politique de la Société.

M. Mazankowski: Quelle proportion de vos wagons est équipée de roulements à rouleaux? Avez-vous ces chiffres?

M. Bandeen: Je pense qu'environ 40 p. 100 d'entre eux sont munis de cet équipement, mais c'est un chiffre approximatif.

M. Mazankowski: Avez-vous une date limite pour terminer la conversion?

M. Bandeen: Je ne connais pas cette date. Je peux vous l'obtenir. Il n'est pas absolument nécessaire cependant que tout notre équipement soit muni de roulements à rouleaux. Tout dépend de l'usage qu'on en fait, de la vitesse et des marchandises que les wagons transportent. D'après le rapport, on demande que les roulements à rouleaux soient installés sur les wagons qui transportent des marchandises dangereuses.

Il faudra que le Comité se penche sur cette question. Dans quel délai la conversion pourrait-elle être faite, et quelles répercussions cela aura-t-il sur les coûts? On pourrait très bien réserver des trains uniquement pour le transport des marchandises dangereuses, mais je ne suis pas sûr que ce soit là la bonne solution. Ces marchandises pourraient très bien être transportées par camion. Cela serait peut-être plus sécuritaire. Autrement, il en coûterait trop cher.

Il faut donc peser le pour et le contre quand il s'agit d'établir des priorités. Notre Société peut très bien calculer quel sera le coût des diverses options, mais il faudra que quelqu'un décide si le coût est justifiable dès maintenant ou encore s'il ne faudrait pas mieux l'étaler sur une plus longue

[Text]

can take longer and accomplish it over a longer period of time. That is what I understood this task force was for.

Mr. Mazankowski: I will just move on to another subject briefly, Mr. Chairman.

The Chairman: You have eight minutes left.

Mr. Mazankowski: Thank you. Mr. Chairman, Dr. Bandeen, I think many of us in the west have become alarmed and, in fact, deeply concerned over the headlines in the newspapers last week to the effect that the CNR may soon have to ratio rail traffic. This is tied, in part, to the negotiations which are going on vis-à-vis the statutory freight rate. I find that statement to be very disturbing because I think that it can have very dangerous and serious repercussions upon our ability to move grain to an export position and, indeed, to sell our grain on the international market.

As you are aware, our reputation as a reliable supplier of export grain has been tarnished over the past number of years as a result of our lack of reliability and dependability in getting the product to the point of delivery at the time for which it was scheduled. As a result we have lost sales, and it has cost the country and the producers enormous amounts of money since because of our inability to deliver in a reliable fashion, we have not been able to command premium prices. This statement has been echoed as well by the federal Minister of Transport who warned that rail shipments of grain and other commodities to the west coast will be rationed in the future unless the Crows Nest Pass freight rates are changed. I think those kinds of threats, with the greatest respect, do not contribute anything to what I think is emerging as an orderly and intelligent and objective discussion of the statutory freight rate, and I think there has been a consensus emerging. I think there is a clear indication on the part of all parties concerned that the railways have to be adequately compensated.

• 1020

The discussions are going on. There is certainly progress being made, but I think that this statement certainly casts a cloud, perhaps a cloud of suspicion on the whole negotiating process, and I would certainly like you to clarify the CN's position with respect to this.

Perhaps the railways are becoming impatient, but I think this is really an improper time to inject that kind of argument into the negotiating process, or resolution process perhaps is a better choice of words.

Mr. Bandeen: I think what I have been trying to do in discussing our future capital expenditures and our capacity increase in western Canada is to state what we see, what the plans are, how we see them being financed under the present situation, and, if indeed there was a change in the remuneration received by the railways for Crow grain, what would happen.

Just to put it in a nut shell, the growth in western Canada we foresee in our bulk commodities for the next 10 years is approximately a 93 per cent increase. In the decade of the 1980s we see the total growth in western Canada at some-

[Translation]

période. Le groupe de travail doit se pencher sur cette question, si je ne m'abuse.

M. Mazankowski: Je voudrais aborder un autre sujet brièvement.

Le président: Il vous reste huit minutes.

M. Mazankowski: Merci. Monsieur Bandeen, beaucoup d'entre nous, dans l'Ouest, s'inquiètent quand ils lisent dans les journaux que le CN envisage de rationner le trafic ferroviaire. Cela est lié en partie aux négociations concernant les tarifs de marchandises statutaires. Je trouve la situation alarmante car une restriction du trafic ferroviaire pourrait avoir des répercussions graves sur le transport du grain, nos exportations, c'est-à-dire la vente de notre grain sur le marché international.

Comme vous le savez, notre réputation à titre de fournisseurs fiables a été ternie depuis quelques années par suite de retard, dans nos livraisons. Nous avons donc perdu des ventes et cela a coûté, au pays et aux producteurs, des sommes énormes car ne pouvant pas livrer à la date dite, nous n'avons pu exigé le prix fort. Le ministre fédéral des Transports a lui-même déclaré que le transport du grain et d'autres denrées vers la côte Ouest serait restreint à l'avenir à moins que l'échelle tarifaire du col du Nid de corbeau ne soit modifié. Je ne pense pas que ce genre de menaces contribue à la création d'un climat propice à une discussion intelligente, objective et posée sur les tarifs des marchandises statutaires et je pense que déjà un consensus se dégage, que toutes les parties conviennent qu'il faut que les sociétés de chemin de fer reçoivent une compensation juste.

Les discussions se poursuivent, elles ont progressé, mais ce genre de déclarations ne peut que jeter sur elles la méfiance et c'est pourquoi je demanderais aux représentants du CN de clarifier leur position à cet égard.

Peut-être que les sociétés de chemin de fer sont désormais impatientes, mais je pense qu'il est inopportun d'intervenir en proférant ce genre de menaces à ce moment-ci du processus de négociation, du processus menant à un règlement du problème, devrais-je dire.

M. Bandeen: J'ai essayé d'expliquer, en exposant quelles seraient nos dépenses d'immobilisations à l'avenir et notre capacité de développement dans l'Ouest canadien, quelle était notre perception de la situation, quels étaient nos plans, quelles étaient nos possibilités de financement dans la conjoncture actuelle, et ce qui arriverait si les sociétés de chemins de fer recevaient une rémunération plus élevée pour le grain.

En substance, nous envisageons pour l'Ouest canadien d'ici 10 ans un accroissement d'environ 93 p. 100 du transport des marchandises en vrac. Dans l'ensemble, pour les années 80, la croissance totale dans l'Ouest canadien serait d'environ 70 p.

[Texte]

where around 70 per cent. That corresponds with a growth in eastern Canada in our rail traffic of approximately 30 per cent, just to put it in perspective.

In eastern Canada we have sufficient capacity because of the historical layout of the railways, the number of tracks, the number of railways that were amalgamated into CN. It only requires certain changes to eliminate bottlenecks, increase yards and change signals. However in western Canada we have a major problem in that the traffic moving between Edmonton and Red Pass junction which is the critical one at the moment has in the year 1980 and early 1981, reached the level that we anticipated for it by 1985, and we have had to speed up our whole program. We have done that. We are double tracking that whole region from Edmonton to Red Pass junction, but that is going to take three or four years. We just cannot double track very simply.

We are also now speeding up the whole look at the area from Red Pass junction down to Vancouver and we are going to have to double track sizable parts of that that will give us the capacity that we require.

We also are going to have to spend sizable amounts of money on the north line depending on the coal movements there from northern British Columbia, and also when the grain elevators there come into operation. So we have planned for capital expenditures for the whole corporation for the next five years of \$4 billion, and we look at this as the minimum capital expenditures. I think we have done a good job in weeding out the ones that are not necessary. This is simply trying to react to what we anticipate will be the requirement, but built into that is, for example, an increase in grain of three per cent a year compounded which is at variance with some of the projections you see in western Canada that there will be a 50 per cent increase by 1985.

We have to take our best estimate with the information we have and try to put it together in order to build a capital program. So this \$4 billion is what I call a minimum amount. We have taken out anything that we could, and this will meet our problems during the next five years, just. We cannot finance it. We cannot finance it from retained earnings; we cannot finance it from the depreciation. What we are going to have to do is go onto the market and borrow money in large amounts and in that way we can finance it. We borrowed money last week in New York at 14 per cent, \$150 million, and we require another \$300 million for the rest of the year.

• 1025

I think my statements have been yes, we will do it, because I think we have an obligation to see that the capacity is there as we anticipated. But by the end of ninety we are going to need a recapitalization and we are going to be back here saying that our debt-equity ratio is away out of line. I think that is what is going to happen if there is not a solution. I doubt that there will be rationing.

[Traduction]

100. Pour ce qui est de l'Est du pays, le trafic ferroviaire augmentera d'environ 30 p. 100 au cours de la même période.

Dans l'Est, nous avons une capacité suffisante étant donné que les chemins de fer y sont implantés depuis longtemps, que nous avons un nombre considérable de voies et qu'il y a eu un important amalgame d'autres sociétés de chemins de fer avec le CN. Il ne suffit donc que de quelques modifications pour supprimer les goulots d'étranglement, élargir les gares de triage et modifier les signaux. Cependant, dans l'Ouest, le problème est plus considérable car le trafic entre Edmonton et la jonction Red Pass qui a été en 1980, et l'est toujours en 1981, l'endroit critique, a atteint une intensité que nous n'avions anticipée que pour 1985. Il nous faut donc accélérer le programme et c'est ce que nous avons fait. Nous dédoublons les voies pour toute la région entre Edmonton et la jonction Red Pass. Mais pour terminer, il nous faudra trois ou quatre ans. Cela ne se fait pas du jour au lendemain.

Nous accélérerons également les travaux sur la portion située entre la jonction Red Pass et Vancouver, car en dédoublant les voies, nous atteindrons la capacité dont nous avons besoin.

Il nous faudra également faire des dépenses énormes pour la ligne du Nord en prévision du transport du charbon à partir du nord de la Colombie-Britannique et du fait qu'il y aura de ce côté-là de nouveaux silos. Nos dépenses en immobilisations pour les cinq prochaines années avaient été fixées à 4 milliards de dollars, et cela constitue un minimum. Pour atteindre nos buts, il nous a fallu élarguer. Nous essayons ici de répondre aux besoins anticipés car nous n'avions prévu qu'une augmentation de 3 p. 100, annuellement, pour le grain, et désormais on envisage pour l'Ouest canadien une augmentation de 50 p. 100 d'ici à 1985.

Nous devons donc nous fonder sur nos meilleures estimations, sur les renseignements dont nous disposons afin de répartir nos dépenses d'immobilisations. Cette somme de 4 milliards de dollars n'est qu'un minimum. Nous avons retranché tout ce que nous pouvions, mais malgré cela, ce sera juste. Nous ne pouvons pas financer ces dépenses à même nos bénéfices non répartis et nous ne pouvons pas les amortir. Nous devons donc emprunter des sommes énormes, comme nous l'avons déjà fait la semaine dernière à New-York, où nous avons emprunté 150 millions de dollars au taux de 14 p. 100. Il nous faut encore 300 millions de dollars pour cette année seulement.

Oui, j'ai déjà dit que nous le ferons car nous devons nous assurer que nous aurons la capacité prévue. D'ici à 1990, il nous faudra procéder à une refonte de capital et je crains que nous soyons obligés de revenir devant vous avec un gros déficit. C'est ce qui va se passer si on ne trouve pas de solution. Je doute qu'il y ait des suppressions à ce service.

[Text]

The Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Dr. Bandeen, the alarm I think is contained in a statement which says that traffic on the Canadian National Railways west of Edmonton might have to be rationed as early as this summer because the federal Crown corporation is not generating the money needed to increase capacity. That seems to have come out of the blue.

Mr. Bandeen: As I have suggested to you, we really reached the 1985 level for all commodities by late 1980, so there may be some rationing. I think it will be a case of trying to get intelligent use of the limited capacity, if that is to be called rationing. What I would like is to be able to tackle this whole program on an expedited basis. All we have tried to do is do it the most intelligently and spend the money. We do not have the money and we are going to have to borrow and get ourselves into an unacceptable debt-equity ratio. If the total operation were on a commercial basis we would have the capital, and we would have been spending it for the last three years in larger amounts than we have done. We would not have had to be so carefully in budgeting it, tailoring it to exactly the level of capacity, as we have been trying to do. We could have been anticipating and building in additional capacity.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, just a couple of questions to follow up on Mr. Mazankowski's questions regarding the Grange Report, particularly the recommendation regarding radio communication and the recording of it. In reading the report, I found out something I had not known before: that the tail-end radio is only strong enough for communication with the head-end. I find that incredible. If you had a mishap in which the head-end crew were killed or injured and the radio damaged beyond use, how does the tail-end communicate with the despatcher or get in touch with anybody else with the very limited range of that radio communication in the tail-end?

Mr. Bandeen: He does it in two ways. First, if there is another train in the area he can communicate with that other train. It is an area limitation on his communication. Or if he is fortuitously close to a despatcher's office he can still communicate. Alternatively, he has to go back to using the despatcher's lines, which in most cases are along the right of way. This is what they did for years before they had radio.

Mr. Benjamin: Take northern Ontario in the middle of the night, in the middle of winter, and a freight train with nothing else near it.

Mr. Bandeen: He would use the despatcher's line.

Mr. Benjamin: He would have to hook up with the telegraph line. Then you still maintain that wire line for despatching to train despatchers on most of the system, do you?

Mr. Bandeen: On most of the system, yes.

[Translation]

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, quelqu'un a dit que les services ferroviaires assurés sur les lignes du Canadien National, à l'est d'Edmonton, seraient peut-être diminués à compter de l'été prochain, parce que la Société de la Couronne fédérale n'a pas assez d'argent pour accroître la capacité de ses services. Je me demande d'où vient une déclaration de ce genre.

M. Bandeen: Comme je vous l'ai déjà dit, nous avons atteint à la fin de 1980, le niveau prévu pour 1985 en ce qui concerne toutes les denrées, il se peut donc qu'il y ait une certaine diminution des services. En fait, il s'agira plutôt d'utiliser intelligemment la capacité restreinte dont nous disposerons. J'aimerais bien régler toute cette question très rapidement. Nous avons essayé de le faire de la façon la plus intelligente possible. Malheureusement, si nous n'avons pas les fonds nécessaires, nous serons obligés d'emprunter et nous nous retrouverons alors avec un niveau d'endettement inacceptable. Si nous étions une Société purement commerciale, nous aurions les capitaux nécessaires et nous aurions pu les dépenser au cours des trois dernières années. Nous n'aurions pas été obligés de préparer des budgets très serrés afin de les faire correspondre exactement à notre niveau de capacité. Ainsi, nous aurions pu prévoir l'augmentation de la capacité de nos services.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je vais rester sur le même sujet. J'aimerais poser des questions sur le rapport Grange et plus particulièrement sur l'enregistrement des communications par radio. Ce rapport m'a appris quelque chose, à savoir que le radio affecté à l'arrière du train ne peut communiquer qu'avec l'avant du train. Je trouve cela incroyable. Si, au cours d'un accident, l'équipage avant était tué ou blessé, et les équipements de radio hors service, comment le radio de l'arrière du train pourrait-il communiquer avec le répartiteur ou avec n'importe quelle autre personne si son matériel n'est pas assez puissant?

M. Bandeen: Il peut le faire de deux façons. Premièrement, s'il y a un autre train dans les parages, il peut communiquer avec lui. Deuxièmement, s'il a la chance de se trouver près du bureau d'un répartiteur, il peut communiquer avec lui. Sinon, il doit utiliser les lignes du répartiteur qui, dans la plupart des cas, se trouvent le long de la voie. C'est d'ailleurs ce que l'on faisait avant d'avoir des radios à bord.

M. Benjamin: Supposons que nous nous trouvions dans le nord de l'Ontario, au milieu de la nuit et en plein hiver, et qu'un train de marchandises soit immobilisé dans un endroit très isolé.

M. Bandeen: Le radio utiliserait alors la ligne du répartiteur.

M. Benjamin: Il faut alors qu'il se branche dessus. Vous avez donc toujours des câbles qui relient presque toutes les voies au bureau de répartiteur?

M. Bandeen: En effet, presque toutes les voies.

[Texte]

Mr. Benjamin: And particularly in isolated areas.

Mr. Bändeen: There are a few we have been experimenting with by using microwave feed-ins but on most of the system we have despatch telephones they can connect into.

Mr. Benjamin: I am hoping that CN will want to improve upon and begin implementing that recommendation of Mr. Grange's without waiting for the slow Minister of Transport.

Mr. Bändeen: You realize, Mr. Benjamin, that these changes have to be negotiated. We have union contracts with people which we respect and they respect, and the use of radio and the type of radio and whether their comments are going to be recorded or not will all have to be subject to negotiation. We cannot unilaterally put that in, nor would we want to. It is not something that management decides and away you go; it is going to take negotiations. Our experience with the unions has been that they are fair and they understand this, but it is not something you can just turn on over night.

Mr. Benjamin: I know. I am just saying that you begin working on it yesterday.

The other point I wanted to ask about is this: Does CN have a program of retrofitting some of their rolling stock, a little bit every year, with roller bearings; and can we assume that all orders for new equipment are ordered with roller bearings and not brass journals? In other words, you are not ordering any new equipment with brass journals anymore, surely?

• 1030

Mr. Bändeen: I think for a number of years—I do not remember the year, I think it was back in the sixties—all new orders have been with roller bearings, in the case of the CN. Are we retrofitting? Not as a major policy, but we are doing it on some cars that come in for rehabilitation of a major kind and which could benefit from roller bearings. Rolling bearings are great; they still fail, we still get hotboxes with roller bearings, unfortunately—not nearly as frequently as with the others. The other bearings are still quite serviceable in a slow area, a low-density area, and for years I think they will be useful and not greatly endanger the safety of the operation.

Mr. Benjamin: Yes, you are quite right, but the rate of hotboxes with roller bearings is substantially less than with the old journals.

Mr. Bändeen: Yes.

Mr. Benjamin: They are not only more reliable, but is it not also true that a train with rolling stock that is equipped with all roller bearings pulls more easily, rolls more easily, is more efficient and requires less power to move it?

Mr. Bändeen: I do not think it is that significantly different. I will get a figure for you, if you want.

Mr. Benjamin: Okay, fine.

[Traduction]

M. Benjamin: Surtout dans les régions isolées.

M. Bändeen: Surtout sur certaines voies où nous avons essayé des systèmes à micro-ondes, mais en général, nous avons des téléphones sur lesquels peuvent se brancher les radios.

M. Benjamin: J'espère que le CN appliquera sans tarder cette recommandation de M. Grange, sans attendre la réponse du ministre des Transports, qu'il risquerait d'attendre longtemps.

M. Bändeen: Vous savez bien, monsieur Benjamin, que ce genre de modification doit être négociée. Nous avons des conventions collectives avec nos employés et nous les respectons. En ce qui concerne l'enregistrement des communications par radio, il faudra donc que nous en discutions à la table de négociation. En effet, nous ne pouvons pas décréter cela unilatéralement, et nous n'en avons d'ailleurs pas l'intention. Ce n'est pas quelque chose que la direction peut décider de son propre chef, il faut négocier. Les syndicats ont toujours su se montrer juste, et je suis sûr qu'ils comprendront cela, mais nous ne pouvons pas leur imposer quelque chose comme cela du jour au lendemain.

M. Benjamin: Je comprends. Je disais simplement que vous aviez commencé à y travailler hier.

Je voulais également savoir si le CN a un programme consistant à équiper peu à peu son matériel roulant de roulements à rouleaux. Tous les équipements que vous commandez maintenant sont-ils munis de roulements à rouleaux? En d'autres termes, vous ne commandez plus de matériel équipé de coussinets en cuivre, n'est-ce pas?

M. Bändeen: Si je me souviens bien, c'est dans les années 60 que le CN a commencé à commander du matériel équipé de roulements à rouleaux. Vous voulez savoir si nous installons ces roulements à rouleaux sur le matériel qui doit être réparé? Nous ne le faisons pas automatiquement, seulement lorsque le matériel peut en bénéficier. Les roulements à rouleaux présentent d'énormes avantages, mais ils ne sont pas parfaits et ils n'empêchent pas les coussinets de chauffer, même si cela n'arrive pas aussi souvent qu'avec les autres. Les autres types de roulement peuvent encore servir là où la vitesse est limitée ou dans les régions peu peuplées, et je pense qu'ils servent encore pendant longtemps sans compromettre la sécurité du service.

M. Benjamin: Vous avez raison, mais avec les roulements à rouleaux, les coussinets chauffent beaucoup moins souvent qu'avec les anciens coussinets en cuivre.

M. Bändeen: En effet.

M. Benjamin: Non seulement les roulements à rouleaux sont plus sûrs, mais le train qui en est équipé a une force de traction supérieure, n'est-ce pas?

M. Bändeen: Je ne pense pas qu'il y ait une grande différence. Toutefois, si vous le voulez, je vous fournirai ce chiffre.

M. Benjamin: Très bien.

[Text]

Mr. Bandeen: I do not think it is something of great significance.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will not pursue the grains thing any further, because that needs to be pursued with the minister.

Dr. Bandeen, when you were before the committee last month, I think you said, in response to several members of the committee at various times, that, yes, you would be willing to reflect and reconsider and re-evaluate the decisions that were made on the closing of CN Express points. Have you been doing that? What can you report to us, in terms of your re-evaluation or reconsideration or reflection?

Mr. Bandeen: I had been requested, before that meeting, by the minister to re-evaluate two Maritime closures. During that session Mr. Harquail brought up Edmundston, which was added, and then I said we would take a quick look at all of the Maritime—it was Campbellton I am sorry—and then I said that we would take a quick look at them all. We have been doing that. It is not easy; needless to say, our express officers are extremely busily occupied trying to run the express and trying to make the major changes that are going on. They will have their reviews ready for me to look at early next week, or so I am told, and I have undertaken to give them to the Minister of Transport before the end of this month. I hope to be able to do that. That is the schedule right now.

Mr. Benjamin: While this review is going on, will you put a hold or a stop on any further closures, or layoffs, until your review and reconsideration and report to the minister have been dealt with?

Mr. Bandeen: We have not. I will look and see how significant that is. You know, under the rules, if it is a technological change we have to give a 90-day notice. Some of them are already in the 90-day notice and have been all along. They do not run out until the end of February. But once you have given the 90-day notice you can withdraw it very easily, so I do not think it necessary to say we would not give any more, because I think most have already been given. There may be some who had a short-term layoff over the holidays and are coming back on stream now and will be given the 90 days effective now. I think we should proceed with that, to give them the opportunity to be on the same basis as all the other employees. If, indeed, there is a decision not to keep a terminal open I would hate to have them at a disadvantage vis-à-vis getting into other jobs.

I do not think by giving an answer at the end of this month it has been harmful to individuals. I would rather leave the procedure to fall right under the normal labour relations procedures than interfere with it. However, if you wish, I will take a look and make sure that it is not being harmful to anyone. My understanding is that our major first layoffs really do not start counting until the end of February. In the meantime, we are transferring people to other jobs. I am talking about the Maritimes now because it is an area that had the largest relative problem, and we have started transferring people to other jobs. I do not have a current update. When I asked before Christmas, some 15 of the 254 people had already been put into other jobs with other parts of the railway

[Translation]

M. Bandeen: Mais je ne pense pas qu'il y ait une grande différence.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vais pas revenir sur la question des céréales puisque le ministre n'est pas là.

Monsieur Bandeen, lorsque vous avez comparu devant le Comité le mois dernier, vous avez dit, en réponse aux questions posées par plusieurs membres du Comité, que vous seriez prêt à revoir la décision qui a été prise de fermer certaines gares express du CN. L'avez-vous fait? Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet?

M. Bandeen: Avant cette réunion, le ministre m'avait demandé de revoir la décision de fermer deux gares dans les Maritimes. Pendant cette réunion, M. Harquail m'a parlé d'Edmundston, qui avait été ajouté à la liste; je m'excuse, il s'agissait plutôt de Campbellton. Je lui ai donc dit que je réexaminerais brièvement toute la situation. C'est ce que nous avons fait. Ce n'est pas une tâche facile car tous nos agents responsables des express sont très occupés à apporter tous ces changements. Leurs rapports me seront soumis au début de la semaine prochaine et je me suis engagé à les transmettre au ministre des Transports avant la fin du mois. J'espère pouvoir respecter ce calendrier.

M. Benjamin: Pendant que cette étude se poursuit, avez-vous l'intention de suspendre ou de mettre un terme à toute autre fermeture ou à tout licenciement, tant que votre rapport n'aura pas été soumis au ministre?

M. Bandeen: Je vais étudier la situation. Selon le règlement, nous devons donner un préavis de 90 jours lorsqu'il s'agit d'un changement technologique. Certains ont déjà reçu ce préavis et la période de 90 jours s'étend jusqu'à la fin de février. Toutefois, même si ces préavis sont déjà envoyés, vous pouvez toujours les retirer; je ne pense pas qu'il soit nécessaire de vous dire que nous n'en donnerons plus, étant donné que la plupart ont déjà été donnés. Certains avaient peut-être été licenciés pour une courte période pendant les vacances et, quand ils reviendront, ils recevront leur préavis. C'est ainsi que nous devons procéder afin de les traiter de la même façon que tous les autres employés. En effet, si nous décidons de fermer une gare, je ne voudrais pas qu'ils se trouvent désavantagés pour trouver un autre emploi.

Je ne pense pas que le fait de donner une réponse à la fin du mois nuise à quiconque. Le préfère en effet suivre les procédures normales des relations de travail plutôt que de les contourner. Toutefois, si vous le désirez, je m'assurerai que cela ne nuit à personne. De toute façon, nous ne commencerons pas à licencier avant la fin du mois de février et, en attendant, nous essayons de muter des employés. C'est surtout dans les Maritimes que nous avons commencé à muter des employés, car c'est là que le problème est le plus important. Je ne sais pas où nous en sommes maintenant, mais peu avant Noël, une quinzaine d'employés, sur un total de 254, avaient déjà été mutés et je suis sûr qu'il y en a en d'autres depuis. J'aimerais bien que l'on

[Texte]

and I am sure since then there have been others. I would like to have that go on, because I think it is an opportunity for these people.

Mr. Benjamin: Now, Mr. Chairman, if that review or reconsideration is to mean anything at all, by the time it is completed, we may be into April or May, by the time you have reported to the minister, the minister has made up his mind and if, in the meantime, there have been further layoffs or any closures, they are a fait accompli.

Mr. Bandeen: If that is your concern, I will undertake that we will not be closing a terminal or phasing out the people at a terminal that is under consideration. That would not make any sense. My idea—ad I cannot speak for the minister of course—would be that there should be an answer within days of our talking with him, and that we would know the ground rules and go on. If that changes and indeed there is a delay in this, we will protect the people employed at the terminal.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I might want to pursue this some more on the second round, but I would like to go on to another item regarding the bum-steer the railroads have been giving livestock shippers and producers for many years on the supply and availability of cars to ship livestock.

The Saskatoon Board of Trade has written to the Minister of Transport and I have written to Mr. Benson of the Canadian Transport Commission, requesting an investigation into the matter. But the Saskatoon Board of Trade says that CN presently has 320 single-deck cars, 233 double-deck cars and they have indicated that by December 1981, they will have 128 single-deck cars and by 1983, that will be reduced to 30 single-deck cars. Now, is CN carrying on a plan of buying new double-deck livestock cars? Are they going to have the same capacity or larger capacity than they had up until now, or are they just going to operate with the remaining 233 double-deck cars they have at present? Are those figures the Board of Trade of Saskatoon quotes correct according to your inventory?

Mr. Bandeen: I do not have the exact figures, but to the best of my knowledge that is the right magnitude of the figures. It is a subject that has come up for discussion with ourselves and I gather with the CPR, and I discussed it in some length when I was in Regina on Tuesday of this week, talking to the board of directors of the Saskpool because they have a vital interest in it.

I think the total picture has to be looked at and I do not know whether you know it or not, but over the past few years the truckers have eroded to a large extent the rail traffic, and basically what the railways have been left with are the residual traffic and the peak traffic. The effect of this has been that the truckers are taking the based traffic throughout the whole year; they are unable to increase their capacity in the two months from early October to early December, and that is when the railway cars are used most extensively, and that is when the shippers come to us and want to move livestock by rail. I think you know there is no way we can convert cars or hold cars or even build new ones to handle a peak period of two months when the base traffic is all going at another mode.

[Traduction]

puisse faire beaucoup de mutations car, ainsi, ces employés ne se retrouvent pas sans travail.

M. Benjamin: Monsieur le président, cette étude ne sera certainement pas terminée avant avril ou mai et il faudra encore que vous la soumettiez au ministre et que celui-ci prenne une décision. En attendant, il se peut que d'autres employés soient licenciés et qu'ainsi on se trouve devant un fait accompli.

M. Bandeen: Si cela vous préoccupe, je m'engage à ne pas fermer une gare ou à ne pas licencier les employés d'une gare qui est actuellement à l'étude. Toutefois, je suis convaincu, mais je ne sais pas ce qu'en pense le Ministre, que nous aurons une réponse dans les jours qui suivront notre entretien avec lui et que nous saurons donc à quoi nous en tenir. Par contre, s'il y a des retards, nous protégerons les employés de la gare.

M. Benjamin: Monsieur le président, je reviendrai sur cette question au second tour car j'aimerais maintenant en aborder une autre. Il s'agit des tracasseries que les sociétés de chemins de fer causent aux éleveurs depuis des années en ce qui concerne le nombre de wagons destinés au transport du bétail.

La Chambre de commerce de Saskatoon a écrit au ministre des Transports et j'ai moi-même écrit à M. Benson, de la Commission canadienne des transports, pour demander une enquête sur toute cette affaire. La Chambre de commerce de Saskatoon prétend que le CN a actuellement 320 wagons ordinaires et 233 wagons à impériale; d'ici à décembre 1981, le CN devrait avoir 128 wagons ordinaires, chiffre qui passerait à 30 d'ici à 1983. Le CN a-t-il l'intention d'acheter de nouveaux wagons à impériale pour transporter du bétail? Ces wagons auront-ils une plus grande capacité ou bien le CM va-t-il continuer à utiliser les 233 wagons à impériale dont il se sert à l'heure actuelle? Ces chiffres avancés par la Chambre de commerce de Saskatoon sont-ils exacts?

M. Bandeen: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais, si je me souviens bien, ils sont à peu près de cet ordre. Nous avons discuté de cela nous ainsi qu'avec le CP; il en a été aussi longuement question lorsque j'étais à Regina mardi dernier, avec le Conseil d'administration de Saskpool qui s'intéresse de très près à cette question.

Il faut replacer tout ce problème dans son contexte global, que vous ignorez peut-être, mais au cours des dernières années, les routiers ont pas mal empiété sur notre clientèle. Les sociétés de chemins de fer se retrouvent donc avec les restes, sans oublier les périodes de pointe. Ainsi, les routiers assurent la majorité du transport pendant toute l'année, mais comme ils sont incapables d'accroître leur capacité entre octobre et début décembre, on utilise alors beaucoup les wagons de chemin de fer et c'est à ce moment-là que les éleveurs nous demandent des wagons pour transporter leur bétail. Or, il est impossible de convertir des wagons, de les réserver ou même d'en fabriquer de nouveaux pour répondre à une demande qui n'existe que pendant 2 mois.

[Text]

We have had long chats with the cattlemen and they understand that. We have not come to a solution yet. We have proposed meetings and had meetings in December. We have another meeting coming up early this spring to try to make sure they understand it, which they do, and work with them on what kind of a solution they want. A new livestock car, you are looking at least \$50,000 and more than likely \$70,000 a car, and the rate that would have to be charged to amortize that is just immense. We are happy to go that route if we get a guaranteed contract over a period of time to move the cattle by rail. I do not think the shippers are willing to do that or should be willing to do it. I think a solution has to be found in a combination of trucking and rail to see if there is any conceivable way to get this peak to be less.

• 1040

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I can recall working as a night operator at Walsh, Alberta, in 1947-48—that is when I started on the railway—and Bert Hargrave was shipping cattle from his cattle sale, all during the years that I was on the railway there was a chronic shortage of stock cars every bloody year, not only at peak periods. Of course, this would apply to CP, but I suspect the same thing applied to the CN. Nobody expects that either railway should maintain a large enough fleet of cars that they could cover all the peak period all overnight—that would be totally unreasonable—but you charge the full compensatory rate for shipping livestock. The Saskatoon Board of Trade says:

Few economical alternatives to the railroad are available for long-haul livestock transport. Semitrailer units are more expensive. As well, they are less fuel efficient and have higher labour costs. With both fuel and labour costs rising, the spread between the two modes of transport will increase even more.

Mr. Chairman, the rate west to east from say, Saskatoon to Montreal or Toronto is \$5.12 per ton mile, which is \$1 per car mile. It costs \$2,033 to ship a carload of 60 steers from Saskatoon to Montreal, which is \$33.80 a steer, and that is full compensatory rate. It has been alleged that as soon as the railroad get the full compensatory rate for hauling grain there will be sufficient cars to haul the grain. So much for that argument. When they get the full compensatory rate on livestock, they do not have enough rolling stock to just meet minimal requirements.

One other thing, Mr. Chairman, they ship a steer to Montreal, horn, hooves, moo and everything, for \$33.80, but if you want to ship the processed equivalent, 570 pounds of beef, 83 pounds of tallow, 70 pounds of hide, 44 pounds of blood, the total cost for that same steer is \$53.04. No wonder they are shutting down packing plants in western Canada. That is the other problem with the anomaly. I do not accept that it cost more to haul processed meat in a reefer car than it does to haul live cattle in a stock car since there is additional servicing required in both instances; feed, water, rest, cleaning and disinfecting and whatnot for hauling livestock. So, there are additional costs and whatnot other than freight to haul the live

[Translation]

Nous en avons souvent discuté avec les éleveurs et ils comprennent bien le problème. Nous n'avons toutefois pas encore trouvé de solution. Des réunions ont déjà eu lieu en décembre et une autre est prévue au début du printemps, afin d'essayer de trouver une solution. Un wagon pour transporter du bétail coûte au moins \$50,000., et plus souvent \$75,000., et nous serions obligés d'imposer des tarifs exorbitants pour amortir une telle somme. Nous n'y verrions pas d'inconvénient si nous pouvions obtenir un contrat garanti pour le transport du bétail par chemin de fer. Je ne pense pas que les expéditeurs soient prêts à signer un tel contrat. Je ne dis pas qu'ils devraient l'être. Je pense que la solution passe par une combinaison camions-chemins de fer afin de niveler un peu ce trafic.

M. Benjamin: Monsieur le président, je travaillais en 1947-1948 à Walsh, en Alberta, et j'étais opérateur de nuit. A ce moment-là Bert Hargrave expédiait du bétail et chaque année c'était la même chose, il y avait toujours une pénurie chronique de wagons, pas seulement en période de pointe. Bien entendu, c'était vrai pour le CP, mais je suppose que c'était également vrai pour le CN. Personne n'exige que les sociétés de chemins de fer maintiennent un parc de wagons capables de répondre aux périodes de pointe car cela serait déraisonnable. Vous exigez cependant un tarif compensatoire pour l'expédition du bétail. La Chambre de commerce de Saskatoon déclare et je cite:

Il n'existe pas de solutions rentables autres que le chemin de fer pour le transport du bétail sur de grandes distances. Les semi-remorques sont plus cher. De plus, elles consomment beaucoup de carburant et coûtent cher en main-d'œuvre. Au fur et à mesure que le carburant et la main-d'œuvre augmenteront, l'écart entre les deux moyens de transport s'élargira.

Monsieur le président, les taux entre Saskatoon et Montréal ou Toronto sont de \$5.12 par tonne/mille, c'est-à-dire \$1 par wagon/mille. Il en coûte \$2,033 pour expédier un chargement de 60 bêtes de Saskatoon à Montréal, c'est-à-dire \$33.80 par tête, et cela correspond au plein tarif compensatoire. On a prétendu que lorsque les sociétés de chemin de fer toucheraient des tarifs compensatoires pour le transport du grain, il y aurait assez de wagons pour suffire à la demande. Quel argument? Malgré le plein tarif compensatoire pour le bétail, on n'arrive même pas à réunir le nombre de wagons nécessaires.

Monsieur le président, on expédie à Montréal pour \$33.80 un bouvillon vivant, mais si on voulait expédier l'équivalent en pièces détachées, c'est-à-dire 570 livres de bœuf, 83 livres de suif, 70 livres de peau, 44 livres de sang, le coût total serait, pour la même bête, \$53.04. On ne s'étonnera donc pas de constater qu'on ferme constamment des abattoirs dans l'ouest du pays. C'est donc un autre problème. Je me refuse à accepter qu'il en coûte plus cher d'expédier de la viande déjà empaquetée dans des wagons réfrigérés qu'il n'en coûte d'expédier du bétail vivant. Étant donné que le transport de bêtes vivantes signifie qu'il faut les nourrir, les abreuver, qu'il faut qu'elles se reposent, qu'il faut nettoyer et désinfecter et que sais-je

[Texte]

cattle, but similarly with the reefer car which is much more expensive equipment. But I still do not think there is a justification for that kind of a spread between rates on live cattle and processed beef.

I want to know if Dr. Bandeen can tell us whether CN will be ordering some new stock cars, and if so, when, and how many? What size do they intend to maintain their fleet starting in 1981?

Also, and not necessarily today, can his statisticians and his freight-rate people provide this committee with some rationale for the difference in the freight charges between live cattle and processed beef, or hogs or any other livestock, from, for example, places like Saskatoon to Montreal?

Mr. Bandeen: In an attempt to answer your questions, of which there were many, as you know live livestock is moved in old cars that have been converted and have very little value. We converted a lot of those cars to doubledeck and a lot of them were box cars in the first place. The value that is in there to the company is quite low and that is why we are able to charge the low rates on the movement of livestock. Once those cars disappear and we do not have any alternative we can convert, the alternative is to go out and buy new cars, as you suggest. The cost of those new cars will be somewhere between \$50,000 and \$70,000 a car.

• 1045

Mr. Benjamin: What is the life expectancy of a car, 30 years?

Mr. Bandeen: Twenty-five, thirty years.

Mr. Benjamin: Amortized over that length of time, it is not going to add much to a freight rate.

Mr. Bandeen: I will put the rates up very significantly and it will be the major reason for the difference between the finished products and the livestock. The finished products are moving in the new cars, refrigerator cars to a large extent. They are even more expensive, they are in sort of the \$100,000 variety. One of the chief reasons for the rate differential you are suggesting is right there. So we are going to go to the cattlemen, we are negotiating with them now, and we say yes, we will buy new equipment if that is what you want, but we want a guarantee of 100 per cent of your shipments for 30 years at a rate that is going to be considerably above what you pay the trucker. If I were they, I would not do it. But we are talking to them, we are telling them our costs, we are telling them what it would cost to move by rail. They are already moving substantial numbers of these animals east by truck, and have been for the last few years. I think it is cheaper, in the long run, for them to continue to do that. However, if they want rail transportation, are willing to pay the costs of the new equipment, we are negotiation with them right now.

The Chairman: Sorry, Mr. Benjamin, that completes your time period. I will put you down for a second round.

[Traduction]

encore. Il y a donc des coûts supplémentaires quand il s'agit de transporter des bêtes vivantes, mais il faut reconnaître que les wagons frigorifiés constituent de l'équipement plus cher également. Cependant, je ne comprends pas qu'il y ait un tel écart entre le transport de bétail vivant et le transport de bœuf emballé.

M. Bandeen peut-il nous dire si le CN envisage de commander d'autres wagons pour le transport du bétail vivant et, dans l'affirmative, combien? Quelle sera la taille du parc de wagons à partir de 1981?

De plus, et je n'exige pas de réponse immédiate, les statisticiens de la Société pourraient-ils expliquer aux membres du Comité pourquoi il y a une différence entre les tarifs perçus pour le transport du bétail et ceux du bœuf emballé, entre Saskatoon et Montréal, par exemple?

M. Bandeen: En réponse à vos nombreuses questions, je vous dirai que le bétail est expédié dans de vieux wagons qui ont été convertis à cette fin et qui ont très peu de valeur. Nous avons converti ainsi beaucoup de wagons couverts. Leur valeur est donc presque insignifiante, et c'est pourquoi nous pouvons exiger des tarifs très bas pour le transport du bétail. Une fois que ces wagons seront hors d'usage, quand nous ne pourrions plus rien convertir, il nous faudra en acheter de nouveaux. Il en coûtera, pièce, entre \$50,000 et \$70,000.

M. Benjamin: Quelle est la durée de vie d'un wagon, trente ans?

M. Bandeen: Entre vingt-cinq et trente ans.

M. Benjamin: S'il est amorti sur cette période, les tarifs marchandises n'augmenteront pas beaucoup, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Au contraire, les tarifs augmenteront considérablement et c'est la raison pour laquelle il y a une telle différence entre le transport des produits finis et celui du bétail. Les produits finis doivent voyager dans des wagons neufs, frigorifiés, en grande partie. Ces wagons coûtent plus cher. Ils coûtent environ \$100,000. Cela explique la différence entre les tarifs. Nous négocions actuellement avec les éleveurs en leur proposant d'acheter du nouvel équipement s'ils nous garantissent qu'ils expédieront la totalité de leurs marchandises par chemin de fer sur une période de 30 ans, mais ce sera à un tarif beaucoup plus élevé que le tarif routier. A leur place, je refuserais. Nous expliquons aux éleveurs quels sont nos coûts, quels coûts on peut envisager pour le transport ferroviaire. Ainsi, une grande partie du bétail est expédié vers l'est par camion depuis quelques années. C'est bien meilleur marché à la longue et il vaudrait mieux que les éleveurs choisissent cette solution. Néanmoins, s'il tiennent absolument à expédier leur bétail par chemin de fer, il leur faudra payer les coûts qu'entraînera l'acquisition d'un nouvel équipement. Comme je vous le disais, nous sommes en train de négocier.

Le président: Excusez-moi monsieur Benjamin, votre temps est écoulé. Je puis vous inscrire pour le deuxième tour.

[Text]

Mr. Benjamin: I will let Bert herd him around a little later, too.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Thank you Mr. Chairman. In the annual report it states that Terra Transport operated at a loss of some \$24.8 million in 1979. I would like to ask Mr. Bandeen, or one of the officials, what new initiatives will be undertaken by CN, if there are, in fact, any new initiatives, regarding freight movement by containerization through Terra Transport?

Mr. Bandeen: To answer your question specifically, and just give a little bit of background, that commission that functioned in Newfoundland recommended that the railway be tested for five years and, if it was found to be not wanted or not needed, that it then be phased out over five years. I do not think that was accepted by either the federal or provincial governments. The provincial government has more recently, and I think the federal government, indicated that they would like to try, for a five-year period, to see how the railway could be integrated with the other forms of transportation to produce the best results for Newfoundland at the least cost.

Our suggestion to them was that it be in the form of an intermodal shipment, that all of the shipments, with the exception of a few bulk commodities, which are moved from a mine or from a forest products area to a port, be containerized, and that they be containerized at source on the mainland and also containerized through to destination. So, basically, what we would be moving would be containers, on and off the island.

This greatly reduces our costs. It means we could eliminate one of the ferries, one of the railcar ferries, because you would not need a railcar ferry, you would use a container ferry. You could reduce the cost from CN Marine substantially. Our thought was that once it was on the mainland you would distribute by container from the rail to three principal points and then truck it from there—this gives you the best rail operation, three or four points. Eventually, if this worked out well, you perhaps then could look at the use of the railway in that context at a future period of time. I am not talking of next year, but several years down the line. Was it sensible to have loaded these on to the railway to carry them from Port aux Basques to St. John's, or would it be better to try to take them directly into St. John's? These are decisions that could be made at a future date.

Our suggestion was that if we could go to an intermodal type of shipment right away, start in—it would involve having to buy equipment and getting it in place—we felt we could pay for the cost of the equipment and also pay for the loss, a continued loss, on the operation on the rail line, which would be reduced but nonetheless would be there, from the savings that would come out of the nonoperation of a railcar ferry across the straits.

[Translation]

M. Benjamin: Je céderai ma place à Bert un peu plus tard.

Le président: La parole est à M. Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Merci monsieur le président. Dans le rapport annuel du CN, on dit que Terra Transport a subi une perte de l'ordre de 24.8 millions de dollars en 1979. M. Bandeen ou un de ses collaborateurs peuvent-ils me dire quelles mesures la Société a prises pour ce qui est du mouvement des marchandises par conteneurs par l'intermédiaire de Terra Transport?

M. Bandeen: Je dois vous donner quelques explications avant de vous répondre. La Commission terre neuviennaise a recommandé de mettre le chemin de fer à l'essai pour une période de 5 ans. Si, après 5 ans, on déterminait que le chemin de fer n'était pas utile, on procéderait, au cours de cinq autres années, à son abolition. Cette recommandation n'a été acceptée ni par le gouvernement fédéral, ni par le gouvernement provincial. Plus récemment, le gouvernement provincial, et le gouvernement fédéral également, je pense, ont indiqué qu'ils étaient prêts à faire un essai sur une période de 5 ans afin de voir si le chemin de fer pourrait être intégré à d'autres modes de transport pour produire les meilleurs résultats pour Terre-Neuve, au moindre coût.

Nous avons proposé le transport intermodal, que toutes les marchandises, à l'exception de quelques denrées en vrac, lesquelles sont expédiées d'une mine ou d'une forêt vers un port, soient envoyées par conteneurs et qu'elles soient placées dans des conteneurs sur le continent et expédiées ainsi jusqu'à destination. En substance, nous transporterions des conteneurs à destination et en provenance de l'île.

Cela réduirait considérablement les coûts. Cela signifie qu'on n'aurait plus besoin des traversiers, des traversiers ferroviaires, mais tout simplement d'un traversier de conteneurs. Cela réduirait considérablement les coûts de CN Marine. Une fois sur le continent, on emprunterait le chemin de fer jusqu'à trois points principaux à partir desquels les marchandises seraient expédiées à destination par camion. Si cette formule s'avérait efficace, on pourrait donc envisager l'utilisation du chemin de fer dans ce contexte à l'avenir. Je ne parle pas ici de l'an prochain car il faudra plusieurs années avant de mettre tout cela au point. Vaut-il mieux emprunter le chemin de fer entre Port aux Basques et Saint-Jean ou envoyer directement les marchandises à Saint-Jean? C'est une décision qu'il faudra prendre.

Nous proposons donc un transport intermodal, ce qui signifie qu'il nous faudra acheter du nouvel équipement. Nous pensons que nous pouvons nous permettre d'acheter cet équipement et également d'essayer une perte, une perte permanente, sur l'exploitation du chemin de fer, perte qui serait désormais réduite cependant. On réaliserait par ailleurs des économies du côté du traversier ferroviaire.

[Texte]

• 1050

So our proposal to the federal government has been that we go to this intermodal basis as rapidly as possible that; we not replace the rail car ferry that is operating there now and which is extremely expensive to operate; that the money saved from that we use to underwrite any loss that may occur in the first years of the intermodal and that, hopefully, in a period of time the intermodal would be profitable and produce the results required and could be extended to involve other shippers who come directly into the ports of Newfoundland.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Where does this stand now, your proposal?

Mr. Bandeem: The federal government is considering it, I believe. We have also made the proposal to the provincial government. The provincial government's reaction was that they did not want to get rid of the rail car ferry. They did not want to go total intermodal. I read it some time ago but I believe the report issued by the province said they wanted to keep rail connections to the mainland; to bring rail cars in; and they wanted to get a broad-gauge rail operation. Then there was a concession to the fact that we could experiment with intermodal if we wanted to see how it came along, but you do not have intermodal if you do not have these other things. So that is where it stands with the province, and I believe the province and the federal government are continuing discussions.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): In effect then what you are saying if I read you correctly is that this would in effect increase the business on the present railway if you went into containerization, and if it were done from Port-aux-Basques via the railway to St. John's?

Mr. Bandeem: Yes. I think it would reduce the total cost of transportation and speed it up and give better service. This is our people's feeling. If you can get the containers loaded in Toronto, Montreal, Moncton or Halifax or, indeed wherever they originate, and then ship them down as a container you can do it fairly rapidly.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Why would the Newfoundland government then object to increasing business on the Newfoundland railway, if you were going to take that route?

Mr. Bandeem: I cannot answer that question. I think their objection was to eliminating the rail/car ferries so that the Newfoundland railway would no longer be directly connected with the railways of North America. I think that was also the justification for making it broad gauge in their mind; then it would be an integral part of the North American rail pattern. They had this work done by an outside consulting firm and they did some of the work themselves, but the report did not clarify which was which, although it was put out in the name of the province so I guess they adopted all of the recommendations. But in my mind they seem to be unduly interested in continuing to have a traditional railway, to have it wide gauge, and to have it connected with the rest of Canada. There is a tremendous cost for that and there was no look at the gain as far as I could see. It was anticipated that that would follow and

[Traduction]

C'est donc ce que nous avons proposé au gouvernement fédéral: un transport intermodal, dans les plus brefs délais. Nous avons proposé de ne pas remplacer le traversier ferroviaire qui existe actuellement et qui coûte très cher. Les sommes que nous pourrions économiser seraient appliquées à la perte que le transport intermodal occasionnera lors des premières années, dans l'espoir cependant, que ce transport deviendra rentable et que d'autres maisons d'expédition qui passent directement par les ports de Terre-Neuve s'y convertiront.

M. Baker (Gander-Twillingate): Où en est votre proposition actuellement?

M. Bandeem: Le gouvernement fédéral l'étudie. Nous avons également fait la même proposition au gouvernement provincial. Sa réaction a été qu'il ne voulait pas supprimer le traversier ferroviaire. Le gouvernement provincial ne veut pas passer au transport intermodal immédiatement. J'ai lu il y a quelque temps que la province voulait garder un lien ferroviaire entre l'île et la terre ferme et qu'elle voulait transformer la largeur de ses voies. Par la suite, elle s'est ravisée et s'est dit prête à faire l'essai du transport intermodal, mais ce dernier ne peut être éprouvé qu'à certaines conditions. Voilà où en sont les choses. Je pense que la province poursuit ses discussions avec le gouvernement fédéral.

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous dites, si je ne m'abuse, que le recours aux conteneur augmenterait le trafic ferroviaire, si on faisait la liaison Port-aux-Basques-St-Jean?

M. Bandeem: En effet. Il y aurait réduction du coût total de transport et cela accélérerait le service en l'améliorant. C'est ce que nous pensons. Ainsi, les conteneurs seraient chargés à Toronto, à Montréal, à Moncton, ou à Halifax, où que ce soit et ensuite, ils seraient expédiés comme tels ce qui serait assez rapide.

M. Baker (Gander-Twillingate): Pourquoi le gouvernement terre-neuvien s'oppose-t-il à une augmentation du trafic ferroviaire à Terre-Neuve?

M. Bandeem: Je ne sais. Je pense qu'il hésite à supprimer le traversier ferroviaire entre Terre-Neuve et la terre ferme, car ainsi il n'y aurait plus de liaison ferroviaire entre Terre-Neuve et le reste de l'Amérique du Nord. Je pense que c'est pour cette raison également qu'il veut élargir les voies car le réseau ferroviaire terre-neuvien pourra ainsi devenir partie intégrante du réseau nord-américain. On a fait faire une étude par un cabinet d'experts-conseils et le gouvernement a fait lui-même sa propre étude. On ne peut pas distinguer dans le rapport quelles conclusions appartiennent à qui, même si la province en revendique la paternité. Je suppose qu'elle accepte en totalité les recommandations qu'il contient. A mon avis, il semble que Terre-Neuve s'accroche démesurément à la tradition ferroviaire, tient absolument à élargir ses voies afin d'être relié au reste du Canada. Cela coûterait très cher et on ne s'est même

[Text]

I did not see any economics on it. But mind you, I did not read all the studies.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Are you contemplating purchasing or leasing a new boat on the gulf service? Passenger boat? Passenger cars?

Mr. Bandeem: Yes, we are.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): When?

Mr. Bandeem: We have one under order right now for Prince Edward Island. But there are two, I believe. May I consult with Mr. Gratwick for a minute? He is on the board of CN Marine and he can give me that information. Yes, he tells me the planning is well in hand, and we could have it in service if everything goes according to schedule by 1984, 1985.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): As you know, I have been very concerned for some time and have objected to the way you run your ferry service with regard to night crossing. During the summer time you have maybe 300 or 400 people aboard one of those boats with no cabin space available; consequently, you have 300 or 400 people sleeping on the floor. Well, maybe you have 200 or 300 people sleeping on the floor. Now would the objective of this new boat be to have a faster vessel, to shorten the time, or are you just contemplating having another boat that will—to me, anyway—reflect in the evenings something out of a passenger boat across the Amazon or some transportation system in Biafra?

• 1055

Mr. Bandeem: I wonder if I could ask Mr. Gratwick to reply to your questions. John Gratwick is vice-president, corporate affairs, for the Canadian National, and he was president of CN Marine until a couple of years ago. He is also still on the board of CN Marine.

The Chairman: Mr. Gratwick.

Mr. John Gratwick (Vice-President, Corporate Affairs, Canadian National Railways): Thank you.

The basic problem with the gulf crossing, of course, is that any of the present vessels and, certainly, any future vessel can perform three crossings a day. Clearly, two of those are going to be in daytime operation; only one of them is a night operation. If you in fact attempt to provide enclosed space, it is going to be used virtually only a third of the time. In any case, it is a direct trade-off with the space you wish to make available for automobiles.

The intention is, and has been as far as possible in the adaptation of the existing vessels, to provide, if you like, airline-type seating except that with a bit more space we can give a greater recline angle to the seats. While it is not perhaps a perfect night, it covers the requirements. It is quite consistent with other forms of cross-sea travel, if you like, which is air.

I think perhaps the difficulty is that if people do, in fact, require, or would like to have, enclosed accommodation, it is unlikely they would wish to cover what would be the very high price that would go with it.

[Translation]

pas demandé ce qu'on pourrait en tirer. En effet, jusqu'à présent, je n'ai pas encore pu voir d'études économiques faites à cet égard, mais, cela dit, je n'ai pas tout lu, c'est vrai.

M. Baker (Gander-Twillingate): Envisagez-vous d'acheter ou de louer un autre bateau pour le service dans le Golfe? Un bateau pour le transport des voyageurs et des voitures?

M. Bandeem: Oui.

M. Baker (Gander-Twillingate): Et c'est pour quand?

M. Bandeem: Nous en avons commandé un pour l'Île-du-Prince-Édouard. Je pense que nous en avons commandé un autre aussi. Permettez-moi de consulter M. Gratwick. M. Gratwick fait partie du conseil d'administration du CN Marine et il peut vous donner ces renseignements. En effet, il me dit que la planification a déjà commencé et que ce bateau pourra entrer en service, si tout va bien, d'ici à 1984 ou 1985.

M. Baker (Gander-Twillingate): Comme vous le savez, je m'inquiète et je me suis souvent opposé à votre façon d'assurer le service de traversiers, surtout en ce qui a trait aux traversiers de nuit. Pendant l'été, 300 ou 400 personnes à bord de ce traversier doivent dormir sur les ponts, car il n'y a pas de cabines à leur disposition. En fait, il y a peut-être 200 ou 300 personnes qui dorment par terre. Avec ce nouveau navire, veut-on accélérer le service afin de gagner du temps ou alors est-ce que vous voulez quelque chose dans le genre d'un bateau pour passagers qui veulent traverser l'Amazonie ou est-ce que vous voulez quelque chose dans le genre de ce qu'il y a au point de vue transport au Biafra?

M. Bandeem: Je pourrait peut-être demander à M. Gratwick de répondre. M. John Gratwick est vice-président, Affaires des corporations au Canadien national, et il a été jusqu'à il y a quelques années, président de CN marine. Il fait d'ailleurs toujours partie du conseil d'administration de CN marine.

Le président: Monsieur Gratwick.

M. John Gratwick (Vice-président, Affaires des corporations, Canadien national): Merci.

Le principal problème lorsqu'on doit traverser le Golfe, c'est que les navires font actuellement trois traversées par jour et ce sera certainement le cas dans l'avenir. Il n'y a pas de doute que deux de ces traversées vont être faites pendant la journée et l'autre, au cours de la nuit. Si vous voulez prévoir des cabines, elles ne seront utilisées pratiquement qu'un tiers du temps. De toute façon, c'est une question d'échange direct avec l'espace que vous prévoyez pour les automobiles.

On a l'intention, dans la mesure du possible, d'aménager les navires actuels pour permettre un genre de sièges, comme sur les avions par exemple, avec un petit peu plus d'espace cependant: nous pouvons permettre que les sièges s'inclinent un peu plus. Même si ces sièges ne permettront pas de passer une nuit parfaite, ils sont conformes aux normes établies dans le cas d'autres genres de voyages, par exemple des voyages aériens.

Le problème avec les cabines, c'est qu'il est peu probable que les gens seront prêts à payer proportionnellement les prix plus élevés qu'il faudra fixer.

[Texte]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I can understand your problem with this thing. It is very clear what the problem is. If you are catching the boat at 11 o'clock at night in Port aux Basques or in Sydney, you have to be there two hours ahead of time and you load your family aboard the ferry. And you are getting off in the morning now at about 7.30 or 8 o'clock. You have a problem because of distance.

But, then I have a problem in that I see various initiatives being taken, I suppose quite legitimately. I have seen certain changes made. For example, I asked an MP sitting to my left a moment ago where he would go to play a casino, where he would go to play slot machines that you can feed in \$1.25 and get a \$500 payback. Well, you do not go to Atlanta. You go to Canadian National boats that cross the gulf to Newfoundland. This is a new initiative and probably a tourist attraction. You can play the roulette wheel, you can play the 30 or 40 one-armed bandits. A new initiative of CN. You took out a section of the boat, the main floor, to make room for that.

An hon. Member: How about dancing girls?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Then I have a problem that it cuts down on the space where you can sleep. By the way, I cannot find in the annual report where the revenues are from your casinos. I knew that you had your casino operating on the Argentinia run in 1979, and now, of course, you have your casinos operating on all the runs that go to Newfoundland in 1980. I saw a man who was on your ferryboat last week. He won \$400 at one pull of the handle and he promptly lost the entire sum half an hour later.

Again, I suppose it is a tourist attraction and I suppose you will be using it . . .

The Chairman: Do you suppose he would rather have slept?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): It was unfortunate, I think, because he was one of the truckers and they usually carry their money in cash. I just wonder how far he got after.

I can understand these initiatives being taken, not that I agree with those initiatives, but I still cannot rationalize this problem in the nighttime. I would like for you, Mr. Bandeen, and other members of your board to cross the night crossing, not in the cabin that you get, because I have checked into this—you fellows travel first class—but to travel like the ordinary person travels, who has to sleep on the floor in the dining room or in the hallway.

• 1100

I do not know whether or not you have investigated whether it is possible to have those boats travel three times as fast; that would probably be a solution, I do not know but then you would not make the money you are making at your casino. If you were to travel three times as fast you would get, say, a three or four hour crossing. I do not know if that is possible. Has that been investigated?

[Traduction]

M. Baker (Gander-Twillingate): Je puis comprendre la difficulté. Si vous prenez le bateau à 11 heures du soir à Port aux Basques ou à Sydney, il vous faut être là deux heures d'avance pour embarquer votre famille dans le traversier. Et vous débarquez le matin aux environs de 7h30, 8h00. Le problème découle de la distance.

Mais ce qui m'inquiète, c'est que je dois comprendre les différentes initiatives prises, je suppose, fort légitimement. J'ai vu qu'on avait apporté certaines modifications. Par exemple, j'ai demandé au député qui était assis à ma gauche il y a un instant où est-ce qu'il irait pour jouer au casino ou aux machines à sous ou en mettant \$1.25, on peut obtenir \$500. Et naturellement, on ne doit pas pour cela aller à Atlanta, mais on prend le bateau du Canadien national qui traverse le Golfe pour aller à Terre-Neuve. Cela est une nouvelle initiative qui a été prise et c'est probablement une attraction pour touristes: vous pouvez jouer à la roulette, vous pouvez jouer aux jeux de hasard avec les appareils du CN. Vous avez pris pour faire ces installations une partie du pont principal.

Une voix: Y a-t-il des danseuses?

M. Baker (Gander-Twillingate): Le problème, c'est que cette façon de procéder réduit l'espace pour dormir. En passant, je dirai que je ne puis pas trouver dans le rapport annuel quelque chose au sujet des recettes venant de vos casinos. Je sais que vous aviez des casinos sur l'Argentinia en 1979, mais maintenant vous en avez pour tous les voyages à destination de Terre-Neuve. J'ai rencontré une personne qui a fait le voyage par traversier la semaine dernière, elle avait gagné \$400, en tirant la manette d'une machine et perdu toute la somme une demi-heure plus tard.

Je suppose qu'il s'agit d'une attraction pour touristes et que vous allez l'utiliser . . .

Le président: Est-ce que vous pensez que le voyageur aurait préféré dormir?

M. Baker (Gander-Twillingate): C'était plutôt malheureux, parce que c'était un camionneur et d'habitude ceux-ci transportent leur argent comptant. Je me demande jusqu'où il est allé après.

Je puis comprendre qu'on prenne des initiatives de ce genre même si je ne suis pas d'accord, mais je ne puis toujours pas trouver d'explications logiques aux problèmes du sommeil de nuit. J'aimerais, monsieur Bandeen, ainsi que les autres membres de votre conseil, que vous fassiez une de ces traversées de nuit, non pas dans les cabines que vous obtenez, car j'ai vérifié et vous voyagez en première classe, mais que vous passiez cette traversée comme une personne ordinaire qui doit coucher sur le plancher de la salle à manger ou du corridor.

Je ne sais pas si vous avez fait enquête pour savoir si on pourrait obtenir que ces bateaux voyagent trois fois plus vite, car ce serait peut-être là la solution et pourrait remplacer les recettes de vos casinos. Si ces bateaux allaient trois fois plus vite, la traversée durerait trois ou quatre heures. Je ne sais pas si c'est possible, a-t-on examiné la question?

[Text]

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I would think that it is impossible to go three or four times faster. As you speed up the ship, you obviously get terribly fuel inefficient the faster you go. You have to balance these two things.

In addition to that, I think, as Mr. Gratwick stated we are trying to design the new ship so that every passenger will have one of these reclining chairs on which to sleep. They will no longer be sleeping in the dining room, if you wish. We are trying to get it so that everyone coming on has access to a very comfortable chair. It reclines; it is not unlike what is found on the trains. We have what we call—I should not say we, I am now back to the days when we ran the passenger trains—VIA has slumber coaches and people take them from Montreal to Vancouver and do not take the berth. That is a long trip, four days, not your eight hours and they seem to survive on that. We are trying to put in the same type of seats there, and I think this is going to be good. It is not only a very comfortable ride for the person at night, an adequate ride in our viewpoint, but the guy in the daytime has a comfortable place; he can lie down and have a nap. That is what we are aiming towards.

You cannot have both cabins and sufficient room for passengers and the cars on the ship. The other alternative is not to run the boats at night, but that immediately cuts your tourist capacity down by one third. It does not seem to be a very sensible approach.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): The only thing I would point out to you is that when you get on the train you automatically get a seat that reclines. When you get on the CN boats you do not get that. If you want to get it, you pay for it; you pay an extra fee for it. That is the chairs you are talking about. By the way, when you are comparing them to Air Canada, those chairs on those CN boats are absolutely terrible. I do not know where you had them made.

Mr. Bandeen: We got them from Air Canada.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): What was Air Canada doing with them? They certainly did not have them on their airplanes.

I see my time is running out, Mr. Chairman. I would still like to know, Mr. Chairman, how much money Canadian National made on their slot machines in 1980. I really would like to know that sum. I have heard that it is \$800,000 and that you sent some of your employees down to Las Vegas to learn how to fix the machines, the roulette wheels and this kind of thing. I would like to see how much you made in 1980. I know you brought it in half way through 1980. So it will not show the total figure of what you will make in 1981.

Mr. Bandeen: I do not think we have that information with us, but we will get it for you.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Okay. And what the payoff rate is, Mr. Chairman. I am told it is supposed to be 17 per cent, but everybody I viewed last week lost everything they had.

[Translation]

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Je ne crois pas qu'il soit possible d'aller deux ou trois fois plus vite. Plus le bateau va vite, moins il est économique au point de vue consommation du carburant. Il faut équilibrer les deux facteurs.

En outre, je crois que M. Gratwick a indiqué que nous essayons de concevoir un nouveau traversier qui permettra de donner à chacun des passagers un siège inclinable qui lui permettra de dormir. Les passagers ne coucheront plus dans la salle à manger. Essayons d'en arriver à ce que tous les passagers aient un siège confortable et inclinable, un peu comme ce que nous avons dans les trains. Nous aurons ce que nous appelions, je ne devrais plus dire nous, car je me retrouve au jour où nous nous occupons des trains pour voyageurs, je dirais que nous aurons un peu ce qu'a VIA, c'est-à-dire des voitures où l'on peut somnoler comme en empruntent les voyageurs qui vont de Montréal à Vancouver et qui ne prennent pas de couchettes. Je crois que nous avons là une bonne solution. Ce sera non seulement une façon plus confortable de faire la traversée, mais même le jour, on pourra se reposer et somnoler. Voilà notre objectif.

Vous ne pouvez pas mettre de cabines et conserver suffisamment de place pour les passagers et les voitures. L'autre solution serait de faire les traversées la nuit, mais de cette façon, on réduit immédiatement d'un tiers le nombre de touristes. Cette solution ne me paraît pas raisonnable.

M. Baker (Gander-Twillingate): Tout ce que je vous ferai remarquer, c'est que lorsque vous prenez le train, vous obtenez automatiquement des sièges inclinables. Or, lorsque vous prenez les bateaux du CN, vous ne les obtenez pas. Si vous voulez des sièges inclinables, vous devez payer des suppléments. Or, il s'agit là des sièges dont vous parlez et, en passant, lorsque vous établissez une comparaison avec Air Canada, je crois que c'est tout à fait faux, car les sièges qui se trouvent sur les bateaux du CN sont épouvantables. Je ne sais pas où vous les faites fabriquer.

M. Bandeen: Nous les avons obtenus d'Air Canada.

M. Baker (Gander-Twillingate): Qu'est-ce que Air Canada en faisait? Ils ne les avaient certainement pas sur leurs avions.

Je vois que mon temps se termine, monsieur le président. J'aimerais toujours savoir combien de recettes le Canadien National a faites grâce à ses machines à sous en 1980. J'ai entendu parler d'une somme de \$800,000 et du fait que vous aviez envoyé certains de vos employés à Las Vegas pour apprendre à réparer les machines, les roulette, etc... Je sais que vous n'avez introduit ces machines qu'au milieu de l'année 1980, par conséquent nous n'avons pas eu l'indication du chiffre total des recettes que vous feriez en 1981.

M. Bandeen: Je ne pense pas que nous ayons ces renseignements ici, mais nous pouvons vous les obtenir.

M. Baker (Gander-Twillingate): D'accord. Quel est le rendement, le bénéfice de ces affaires, monsieur le président. On m'a dit qu'il y a un bénéfice de 17 p. 100, mais tous ceux que j'ai rencontrés la semaine dernière avaient perdu tout leur argent.

[Texte]

Mr. Bandeen: Except your friend who won \$400.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): But he lost it after.

One final question, Mr. Chairman, because the federal government would not do it, the Newfoundland government made an offer publicly to guarantee Canadian National some \$23 million, I believe, for the CN dockyards in St. John's. The Newfoundland government guaranteeing loan funds to a Crown corporation that has a triple A credit rating. The Newfoundland government does not have it. What became of that guarantee of funds, and the much needed expansion in the CN dockyard in St. John's? Is it going to go ahead, and are you taking the Newfoundland government up on its offer to guarantee you \$23 million, which Mr. Bandeen, I think, is absolutely ridiculous. You should have sat down in your board room and examined your capital expenditure in Newfoundland as it relate to other parts of Canada over the past 15 years, as I have, and you would have seen that. I believe that Canadian National should have guaranteed the total amount themselves to CN Marine and they should not have had to go the Newfoundland government route.

• 1105

The reason why I am asking this question is because if you have a guarantor that has a worse credit rating than you, you end up paying more for your money. So where does the agreement stand?

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: These negotiations have been going on for some time. As you know, the federal government initially was in the picture and I believe the previous Liberal government had announced that they were going to underwrite the cost of the synchrolift. That decision got lost in the shuffle of elections and the federal government then in their wisdom decided they did not have funds to guarantee this. It was at this point that the provincial government came to the fore. That decision, incidentally, was made after the return of the current Liberal government. The provincial government entered into the negotiations with us and said they would like to work with us. We discussed how we could jointly get this dockyard operating, because it struck us to be not only a way to save jobs that were already there but to add perhaps 150-200 jobs.

This is an operation that is not going to make any money but is potentially going to break even and perhaps pay for some, but not all, of the capital that is going to be spent on it. We received a proposition from the provincial government, from their Minister of Finance and their Prime Minister. It was a combination of grant and guarantee of debt. If my memory serves me correctly, it is around \$17 million. We are going to be putting in \$6 million on our own, and we are going to be repaying some part of the \$17 million.

It was not until last fall that we were in a position to negotiate this deal with the provincial government. We are

[Traduction]

M. Bandeen: Sauf votre ami qui avait gagné \$400.

M. Baker (Gander-Twillingate): Mais il les a perdus par la suite.

Je poserai une dernière question, monsieur le président, c'est la suivante: comme le gouvernement fédéral ne voulait pas le faire, le gouvernement de Terre-Neuve a offert publiquement de garantir au Canadien National quelque 23 millions de dollars, je crois, pour les chantiers maritimes du CN à Saint-Jean. Le gouvernement de Terre-Neuve a garanti des prêts à une Société de la Couronne qui possède une cote de crédit trois fois A. Le gouvernement de Terre-Neuve n'a pas ces fonds et qu'est-il advenu de cette garantie de fonds, et qu'est-il advenu de cette expansion des chantiers maritimes du CN à Saint-Jean, expansion fort nécessaire? Les travaux vont-ils se faire et demandez-vous au gouvernement de Terre-Neuve d'honorer son offre de garantir vos 23 millions de dollars, que je considère, monsieur Bandeen, comme tout à fait ridicule. Vous auriez dû examiner vos dépenses d'immobilisation à Terre-Neuve comparativement aux autres provinces au cours des 15 dernières années, comme je l'ai fait, et vous vous en seriez rendu compte. Je crois que le Canadien National aurait dû garantir lui-même le montant total au CN Marine qui n'aurait pas eu alors à s'adresser au gouvernement de Terre-Neuve.

Je pose cette question parce que si vous faites garantir l'affaire par un garant qui a un plus mauvais crédit que vous, c'est vous qui finissez par dépenser plus. Donc, où en sommes-nous avec cet accord?

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Ces négociations se poursuivent depuis quelque temps et, comme vous le savez, le gouvernement fédéral à l'origine s'occupait de la question; je crois que le précédent gouvernement libéral avait annoncé qu'il allait endosser les frais dans le cas du portique synchronisé. Mais cette décision a été enterrée du fait qu'il y a eu ces élections et le gouvernement fédéral a ensuite décidé dans sa sagesse qu'il ne disposait pas des fonds pour cette garantie. C'est alors que le gouvernement provincial est intervenu. Je ferai remarquer que cette décision a été prise par le présent gouvernement libéral après son retour au pouvoir, et le gouvernement provincial a donc négocié avec nous et s'est dit prêt à collaborer. Nous avons examiné comment nous pouvions exploiter ces chantiers maritimes, car il nous semblait que c'était-là la seule façon de conserver non seulement les emplois existants mais d'en ajouter peut-être 150 à 200.

Il s'agit d'une exploitation qui ne rapportera aucun bénéfice mais qui devrait ne pas faire de pertes non plus; peut-être pourrions-nous obtenir le remboursement d'une partie du capital qui sera investi. Nous avons aussi une proposition du ministre des finances et du premier ministre de la province, en faveur d'une combinaison de subventions et de garanties de dettes. Si je me souviens bien, il s'agissait d'une somme d'environ 17 millions de dollars, dont nous fournirons 6 millions et en rembourserons une partie.

Ce n'est qu'en automne dernier que nous avons pu commencer à négocier cette affaire avec le gouvernement provincial.

[Text]

now negotiating it, we have gone out to contract with an engineering firm to get the firm specifications for the synchrolift and the changes that are required. We have settled the land dispute with the National Harbours Board, which was attempting not only to charge us for the land which we were going to use but also for the bottom of the river. We straightened out that problem after a great deal of debate and now we are out getting the specifications. We hope to be able to go to tender in the foreseeable future.

An hon. Member: When is the foreseeable future?

Mr. Bandeen: I cannot give you the timing on it but I think it is within the next three or four months. We have to get the engineering specifications before we can go to tender. I hope that by the middle of this year we will have an announcement and then we can get on with the construction.

Now, if the costs come back at something astronomical, our estimates are this \$23 million—if they come back at something beyond that significantly, then we will have to go back and negotiate. But at the present time we do not know. That is our estimate, but often in a project of this size and of this complication, you can get different swings—you can get lower or higher when the engineering firms become involved. That is where the project stands right now. My hope is that if everything stays on schedule, we should be able to be in the position to let contracts in the summer of this year.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Before recognizing Mr. Ellis, I would like to put a question to Mr. Bandeen with regard to the casino operation on the ferries to Newfoundland. Once you are outside of provincial waters, of course, you are no longer subject to provincial law. What laws regulate the operation of casinos, and if there are irregularities, under what jurisdiction might recourse be had?

Mr. Bandeen: I do not know, offhand. I will find out for you and report back.

Mr. Benjamin: It is a pirate ship.

The Chairman: Someone may have to walk the plank.

Mr. Ellis.

• 1110

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. Doctor Bandeen, I want to deal for a moment with some local problems, "local" meaning Rideau area headquarters, and the fact that over the past decade very slowly, very gradually there has been a removal from the Belleville area, from the region headquartered in Belleville, of various services, some of them in the accounting field, some of them in the telecommunications field and that sort of thing. Throughout all of this we were told this was being done to centralize operations and to improve efficiency. In addition to that, however, we were told regularly that we could expect the central offices of CN in Toronto, those old offices down on Front Street, to be eventually done away with, the likelihood being that certain functions could

[Translation]

Les négociations sont en cours, et nous sommes en pourparlers avec une entreprise de génie qui va nous fournir des spécifications pour le portique synchronisé ainsi que pour les modifications nécessaires. Nous avons réglé avec le Conseil des Ports nationaux le différend qui existait au sujet des terrains, car le Conseil voulait non seulement nous imposer sur les terrains utilisés, mais aussi sur le lit du cours d'eau. Après beaucoup de discussions, nous avons réglé ce problème et nous cherchons maintenant à obtenir les spécifications. Nous espérons pouvoir faire les appels d'offres dans un avenir pas trop éloigné.

Une voix: Quand?

M. Bandeen: Je ne puis pas vous donner une date, mais je crois que ce sera au cours des trois ou quatre prochains mois. Il nous faut obtenir les devis techniques avant de pouvoir passer aux appels d'offres. J'espère que vers le milieu de l'année, nous pourrions lancer un avis puis nous lancer dans la construction...

Mais si les dépenses s'élèvent à des sommes astronomiques, c'est-à-dire si elles dépassent de beaucoup nos prévisions de 23 millions de dollars, nous allons devoir négocier l'affaire à nouveau. Mais pour l'instant, nous ne savons pas ce qui va se passer. Il est évident que dans bien des cas, pour des projets de cette ampleur et aussi difficiles, il peut y avoir une évolution qui se fait dans différents sens: il se peut qu'en faisant appel à des entreprises spécialisées les dépenses varient. J'espère que si nous pouvons respecter l'échéancier, nous serons en mesure de fournir les contrats pour l'été.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Avant de donner la parole à M. Ellis, je voudrais poser une question à M. Bandeen au sujet de cette exploitation de casinos sur les traversiers allant à Terre-Neuve. J'aimerais savoir ce qui se produit lorsqu'on ne navigue plus dans des eaux provinciales et, donc, qu'on n'est plus assujéti à la loi provinciale. Quelle est la loi qui régit l'exploitation des casinos et, en cas d'irrégularités, quel est votre recours?

M. Bandeen: D'emblée, je ne pourrais pas vous le dire. Je vais me renseigner et vous fournir ces informations.

M. Benjamin: Il s'agit d'un bateau pirate.

Le président: Quelqu'un devra peut-être subir le supplice de la planche.

Monsieur Ellis, vous avez la parole.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. M. Bandeen, je voudrais discuter de problèmes locaux et par «locaux» je veux parler de l'administration centrale de la zone Rideau. Au cours des 10 dernières années, on réduit de plus en plus l'administration dans la région de Belleville; on réduit de plus en plus les services dont certains dans le domaine de la comptabilité, d'autres dans le domaine des télécommunications, etc. On nous dit qu'il s'agit de centraliser les opérations et d'améliorer l'efficacité. En outre, on nous a dit régulièrement qu'on pouvait s'attendre à ce que les bureaux du siège du CN à Toronto, ces anciens bureaux de Front Street, seraient supprimés et que certaines des opérations seraient rendues aux régions. C'est-à-dire, on nous indiquait qu'il était aussi économique de gérer la

[Texte]

well be distributed back to the regions; that is to say, it was as economical to run an accounting function for the whole of the province out of one region as it was to run it out of Toronto. It need not be in Toronto to be efficient.

Can you give me some idea whether or not there have been any moves recently to decentralize the Toronto, Great Lakes headquarters and bring some of those functions back into the regional headquarters?

Mr. Bandeen: You are right. We have looked at this over the years and indeed are looking at it right now. Our offices in Toronto are in one floor, a floor and a half, I guess, of Union Station and in a building known as the Express Building, which is a low building along the railway track.

Mr. Ellis: Also known as the rabbit hutch.

Mr. Bandeen: When it was built, it was the largest office building in the world. It does not go very high, but it goes for a long distance. It is becoming rapidly inadequate housing for our staff. We have air conditioned on a unit basis and made improvements, but it is still inadequate housing.

As part of the new construction that we foresee in conjunction with the convention centre which is going to be immediately adjacent to that, if we get an agreement with Metro Toronto, at the one end of the convention centre we are proposing to build a hotel, and at the other end, office space. We are very seriously looking at using that office space for our executive offices and at that time we would then relocate the accounting, the data processing, the various elements that serve an office of that size, and thought will then be given to where they are located and whether it would make sense to locate some of them in Belleville or in other towns, rather than trying to locate them in Toronto. You run into all the problems I am sure you are aware of such as the relocation of people and the hardship that goes with that, if you make changes, but we are looking at it, and it will be studied when we look at the new office space.

Mr. Ellis: Well, Mr. Chairman, to Doctor bandeen, the relocation of people has taken place out of communities like Belleville into Toronto. For the most part, the people I have talked to would prefer the small communities like Belleville, and I do not say Belleville exclusively, but those other regional headquarters as well, where there are recreational facilities and all the pleasures you find in a smaller community that you do not find in the heart of downtown Toronto. Never mind Toronto the good; it is awfully damn dirty down there. It is a rush and everything else to try and get back and forth, and the cost of housing is higher; the wear and tear on individuals is higher.

I have a very strong feeling that the relocation to a smaller community with some of the amenities would be well received by the majority of people.

• 1115

The reason we were given when the moves were made out of communities like Belleville was that it was more efficient to

[Traduction]

comptabilité pour toutes les provinces à partir d'une seule région comme on l'a gérée à partir de Toronto. On nous a indiqué qu'il n'était pas nécessaire que cette opération soit faite à Toronto pour être efficace.

Est-ce que vous pourriez nous dire s'il y a eu récemment des déménagements afin de décentraliser l'administration centrale de Toronto-Les Grands Lacs et de transférer ces fonctions à des sièges régionaux?

M. Bandeen: Vous avez raison. Au fil des années, nous avons examiné cette situation et nous continuons à le faire. Nos bureaux de Toronto occupent un étage, un étage et demi, je suppose, de la gare Union ainsi qu'un édifice connu sous le nom d'Express Building, bâtiment peu élevé au fond de la voie ferrée.

M. Ellis: Qui es aussi désigné sous le terme de clapier.

M. Bandeen: Lorsque cet édifice a été construit, c'était le plus grand édifice à bureaux du monde; il n'est pas très élevé, mais il est très long. Cependant, ce bâtiment est de moins en moins approprié pour notre personnel. Nous avons installé l'air climatisé et apporté certaines améliorations, mais c'est insuffisant.

Si nous arrivons à nous entendre avec la ville de Toronto, nos nouveaux locaux feront partie du nouveau centre de congrès qui sera construit à côté de ces bâtiments; d'un côté de ce centre de congrès, nous nous proposons de construire un hôtel et, de l'autre, des bureaux. Nous songeons très sérieusement à utiliser ces bureaux pour l'administration et alors nous songerons à déménager la comptabilité, le traitement des données et les différents éléments qui desservent ces bureaux; nous essaierons d'établir le meilleur endroit pour les loger, à Belleville ou ailleurs. Mais vous savez ce qu'il en est lorsqu'il faut déménager les gens; il en résulte toutes sortes de difficultés et d'inconvénients, mais nous allons examiner la question dans le cadre de ce déménagement dans de nouveaux locaux.

M. Ellis: Monsieur le président, je demanderais à M. Bandeen s'il a déménagé des gens de Belleville pour les mettre à Toronto? La plupart des gens à qui j'ai parlé préféreraient habiter de petits centres tels que Belleville; pas seulement Belleville mais d'autres sièges sociaux régionaux où il y a des installations de loisirs et toutes sortes d'avantages que vous ne trouvez pas au cœur de Toronto. Quels que soient les attraits de Toronto, je puis vous dire que c'est très sale. Le rythme y est effréné, les déplacements pour le travail sont difficiles et le logement est cher; par conséquent, il en résulte plus de fatigue pour les particuliers.

Je crois que la majorité des gens préféreraient être transférés dans une petite localité présentant certaines commodités.

On nous a dit, lorsque nous avons déménagé de Belleville, qu'il serait plus efficace de tout rassembler au même endroit et

[Text]

put them into a single, larger entity, and we did not argue very hard at that time because it obviously was more efficient. The argument was made then that the cost of the office space in that building you speak of was something in the order of \$3 or \$4 a square foot, and you cannot even get office space in Belleville now for that price. The cost of office space in your new tower will realistically be in the order of \$30 a square foot, and we can replace that office space with similar, adequate office space in Belleville and in other centres—I am speaking primarily of Belleville, of course selfishly, but there are other locations—for half that rate.

Mr. Bandeen: I agree with you, and I was more or less, I thought, undertaking to tell you that we are going to look at that precisely. Whether or not we move the whole big unit out to a lower-cost area is very much going to be part of it, because we do not have any desire to have them in a high-cost area if they are not required there.

Mr. Ellis: I did not hear from you nearly as firmly as I would like to have in the affirmative.

Mr. Bandeen: We will look at it and study it. I realize there are great cost savings but I cannot commit us to moving them at this stage because we do not have the data on it. We certainly will look at accommodating them in regional areas rather than in Toronto, if it is possible to do that, and for some of them it is possible. The computer centres can often be located advantageously outside of a large centre such as Toronto, as well as perhaps the accounting.

Mr. Ellis: Now may I deal with the Belleville area headquarters on its own just for a moment. We have long had a series of fine managers through there, including the present manager, going back as far as you want to go. We have had some excellent people through there. One of the things, though, that I get a little upset about—and their hands are tied, I understand, in this area—is the clean-up of some of the areas surrounding the property owned by CN, parts of grounds that are up against urban areas.

There is an urban area north of the regional headquarters that has been the subject of a tremendous change. Without being derogatory, it was in the past a very low-cost, other-side-of-the-tracks community. There has been a great deal of neighbourhood improvement program money poured in there. The people who live there have done a tremendous job of cleaning up their own neighbourhood. There has been new housing built there and all in all it looks like an entirely different neighbourhood than it did a decade ago. However, across the road from it, that portion of the CN grounds looks as it did two and three decades ago; grown up with weeds, open ditches, strictly a wasteland, a bit of a jungle, if you will. I am wondering what would have to happen in order for CN to spend a few dollars to do a little bit of landscaping, to have a little bit of a clean-up along that area.

Oddly enough, to the east of that by about a kilometre, when the new rail welding facility was put in it was landscaped, and on the opposite side of it is nothing but open

[Translation]

nous n'avons pas contesté la valeur de l'argument, à l'époque, car c'était effectivement logique. Les bureaux situés dans l'immeuble que vous avez évoqué devaient coûter de \$3 à \$4 le pied carré et aujourd'hui on ne peut même plus obtenir des bureaux à Belleville pour ce prix-là. Il faut bien reconnaître que dans votre nouvelle tour, vous devez payer \$30 le pied carré pour les bureaux; or, nous pouvons trouver, pour le même prix, à Belleville et dans d'autres centres... car je parle toujours de Belleville, c'est égoïste, mais il y en a bien d'autres... pour moitié moins.

M. Bandeen: Je suis d'accord avec vous et je tenais à vous dire que nous allons précisément étudier la question. Il s'agira de savoir si nous devons déménager tout l'ensemble dans un quartier moins coûteux, car nous n'avons pas l'intention de déménager dans une zone luxueuse si c'est inutile.

M. Ellis: Vous ne me l'avez pas affirmé suffisamment, à mon gré.

M. Bandeen: Nous étudierons la question. Je me rends bien compte que l'on pourrait réaliser des économies considérables, mais je ne puis m'engager à effectuer le déménagement dès maintenant car nous ne disposons pas de données suffisantes à ce sujet. Toutefois, nous envisagerons assurément d'installer ces bureaux dans les zones périphériques plutôt qu'à Toronto, si c'est possible, et c'est le cas pour certains d'entre eux. Il est souvent avantageux d'installer les services informatiques ainsi que les services de comptabilité, peut-être, en dehors des grands centres.

M. Ellis: J'aimerais à présent me concentrer sur l'administration centrale de Belleville. Voilà un beau moment que toute une série de directeurs bien intentionnés, y compris le directeur actuel, veulent bien déménager aussi loin que vous le suggérez. Ce qui miniquête quelque peu, et je suis conscient du fait qu'ils sont tenus, c'est la question du nettoyage de certaines zones entourant les terrains dont le CN est propriétaire, à côté des zones urbaines.

Le quartier urbain situé au nord du siège central régional a beaucoup changé. Sans être critique, il faut bien reconnaître que par le passé il était très bon marché et un peu perdu. On y a investi, grâce au programme d'amélioration de quartiers, beaucoup d'argent et les résidents ont fait un travail énorme pour nettoyer le voisinage. De nouvelles maisons y ont été construites et, dans l'ensemble, le quartier est entièrement différent d'il y a dix ans. Mais de l'autre côté de la route, les terrains du CN n'ont pas changé depuis 20 ou 30 ans. Ils sont envahis par les mauvaises herbes, pleins de trous et ressemblent plutôt à un terrain vague. Je me demande quand le CN se décidera à consacrer quelques fonds à l'aménager et à le nettoyer.

A environ un kilomètre à l'est de ce terrain, là où on a installé la nouvelle usine de soudure des rails, le terrain a été entretenu alors qu'en face, on y trouve de la prairie. Je me demande comment on pourrait le faire nettoyer.

[Texte]

farmland. I wonder what we would have to do to have some of that cleaned up.

Mr. Banteen: I am not personally familiar with that part of the territory in Belleville but I will certainly look into it. It is our policy to try to conform to the communities we are in and to work with the community people, so let me look into it and I will get back to you on it.

Mr. Ellis: I would appreciate that.

Now I would like to go to something having to do with the people in Belleville. I would really like to have the time to get into the whole CN, Via Rail complex.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): You have five minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you.

We were told recently that the charges by CN for trackage and things like that were a real problem to VIA; that bills came along a year or a year and a half after the fact, which complicated the whole thing tremendously. But recently I have heard stories of conductors from the freight service being pressed into service on the passenger trains that are run for VIA Rail. A while ago you mentioned, in replies to Mr. Mazankowski, the fact that you cannot unilaterally make changes, that tradition and knowledge were important in the jobs of the trainmen. Yet I understand that conductors who throughout their whole life have done nothing but handle freight trains are now being pressed into service in the passenger trains. While these men may be excellent trainmen, it obviously takes someone who has some empathy, some consideration for people, to run a passenger train, far more so than freight train. I wonder what rationale would allow you to press those men, I understand unilaterally—and I put that caveat in there; I understand unilaterally—into service on passenger trains, when they have spent their entire lives on freight trains.

• 1120

Mr. Banteen: Again, I am not familiar with the situation, but you know as well as I do that the unions controlling conductors, and for that matter enginemen, do not differentiate between passenger and freight. They are all employees of the CN, they all belong to one union, and there are seniority rules on who can bid and who cannot bid. If we have to run passenger trains and there are not people with passenger experience, then it has to go down the list and they take it from the spare board. I suppose you will get people with freight experience only.

I do not know the particular situation. As I say, things are changing continuously. People on our running crews take their vacations at different times of the year now. If all the passenger people are away, you have to run the trains, you have to put somebody on who has the railway experience. Whether he is good or bad with people—hopefully he will be good with people, but you cannot guarantee it. But we have to run the trains.

[Traduction]

M. Banteen: Je ne connais pas bien cette partie de Belleville, mais j'examinerai certainement la question. Nous avons pour politique d'essayer de nous intégrer dans les villages où nous nous installons et de travailler en collaboration avec les gens. J'examinerai cette question et je vous en parlerai.

M. Ellis: Je vous en saurais gré.

J'aimerais à présent aborder un sujet ayant trait aux résidents de Belleville. J'aimerais pouvoir parler de la question globale du CN et de Via Rail.

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez cinq minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci.

On nous a dit, récemment, que les tarifs réclamés par le CN, etc., constituaient de graves difficultés pour Via Rail. En effet, les factures ne leur étaient envoyées qu'un an ou un an et demi après, ce qui compliquait toute l'affaire. Mais on m'a raconté que des chefs de train de marchandises étaient incités à travailler dans les trains de voyageurs de Via Rail. Il y a quelques instants, en réponse à M. Mazankowski, vous avez dit qu'on ne pouvait imposer unilatéralement des modifications et que la tradition et les connaissances étaient importantes pour les cheminots. Or, alors que les chefs de train n'ont jamais travaillé que sur les trains de marchandises, on les oblige aujourd'hui à s'occuper des trains de voyageurs. Ils sont peut-être excellents, mais il est bien certain que pour les trains de passagers, bien plus que pour les trains de marchandises, il faut bien connaître les problèmes des voyageurs et les aider. Je me demande alors pourquoi, unilatéralement, et j'insiste là-dessus, on les oblige à travailler dans des trains de voyageurs alors qu'ils se sont occupés, pendant toute leur vie, de trains de marchandises.

M. Banteen: Encore une fois, je ne suis pas au courant de la situation, et vous savez comme moi que les syndicats de chefs de train et des mécaniciens n'établissent aucune distinction entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises. Ils sont tous employés du CN, appartiennent tous au même syndicat et les règlements en matière d'ancienneté s'appliquent aux candidatures. S'il nous faut diriger des trains de voyageurs sans avoir sous la main des employés compétents, il s'agit de consulter les listes et de choisir parmi les noms qui s'y trouvent. Je suppose qu'il y en aura parmi eux qui n'auront conduit que des trains de marchandises.

Je ne suis pas au courant de cette situation, mais comme je vous l'ai dit, les choses changent constamment. Aujourd'hui, les membres de nos équipes prennent leurs vacances à des moments différents. Si tous les employés des trains de voyageurs sont en vacances, les trains doivent continuer à rouler et il faut bien choisir une personne ayant l'expérience des chemins de fer. Nous espérons qu'il dispensera un service satisfaisant aux passagers, mais personne ne peut le garantir. Les trains doivent continuer de rouler.

[Text]

I do not know what else you want us to say. They normally bid, and they normally bid on their own, and the man with the highest seniority gets the train he thinks is best. If there is nobody to fill it, then we have to put somebody in.

Mr. Ellis: The complaint I had comes from the actual trainmen. I have the question before the local management. As I said, co-operation from the local management has always been excellent. We have some fine people there. I expect to have an answer. I bring it before you because I would really like from you only a commitment that perhaps there should be some consideration for the people who ride the trains, more than just the seniority on the spare board.

Mr. Bandeen: To change the seniority rules of the union is not an easy matter. It is part of negotiations; and we can negotiate and will negotiate. I think we are in a change period now, with passenger trains. They have gone from a certain status within the railway industry to another, for the crews. Whether the seniority rules have kept up with us or not, I do not know. But I will certainly go back and have somebody take a look at it.

Mr. Ellis: Okay, finally, because I guess I am getting close to the end of my time, I would like to ask just a general question. I will preface it by saying that I was never very fond of seeing VIA come into place. I happen to feel our national railway could have done the job of running the passenger trains with a great deal of expertise, knowing some of the people you have in your operation. But since we now have VIA with us, what is the rationale of Canadian National staying in the hotel business, being out of the passenger train business, and getting out of the express business? As a corollary to that, we hear rumbles that in fact CN may be getting into the oil and gas business.

Mr. Bandeen: The rationale for staying in the hotel business is that we have invested in hotels several tens of millions of dollars. We have looked at that backwards and forwards over the last two or three years, to try to come up with a policy. We could have gone the way I believe CP hotels did, have a great expansion in number and size, and not only in Canada but outside Canada. We chose not to do that. We recognized we had the hotels initially because they were an adjunct to the passenger service. That has gone. We have tested the ground with our owner to see if there would be any unhappiness if we were to sell the hotel chains, and indeed got a fairly firm letter saying you should stay in the hotel business—that being two or three years ago.

• 1125

Since then, we have tried to tailor our hotel business to what we think we can run efficiently. We want to run a small number of good quality hotels in key cities in Canada. We want to get as much of our investment out as we can and any renovations, any innovations, any new hotels which come into the chain will have an absolute minimum of our capital. We will run them. St. John's, Newfoundland, I guess, is a good example. They are building a new hotel there. We are putting

[Translation]

Que dire d'autre? Ils présentent normalement leur candidature individuellement et c'est celui qui a le plus d'ancienneté qui obtiendra de travailler sur le train de son choix. Si l'on ne trouve personne, nous devons nous charger de combler le poste vacant.

M. Ellis: Les plaintes émanaient des cheminots et la direction locale a été saisie de la question. Comme je vous l'ai dit, celle-ci s'est toujours montrée très coopérative. Certains cadres sont des personnes très bien. J'espère avoir une réponse, et si je vous ai parlé de ce problème, c'est que j'aimerais que vous vous engagiez à tenir compte davantage de ceux qui conduisent les trains plutôt que de vous axer, essentiellement, sur les années de service.

M. Bandeen: Il n'est pas facile de modifier les règlements en matière d'ancienneté établis par le syndicat. Cela fait partie des négociations, et nous en discuterons. Je pense que les trains de voyageurs sont en pleine période de mutation. En effet, ils jouissaient anciennement d'un certain statut dans le secteur ferroviaire mais, aujourd'hui, cela a changé pour les équipes. J'ignore si les règlements en matière d'ancienneté se sont adaptés ou pas, mais je chargerai certainement quelqu'un d'étudier la question, et nous en reparlerons.

M. Ellis: Mon temps de parole s'écoule rapidement et j'aimerais vous poser une question d'ordre général. Je dirai d'emblée que je ne me suis jamais réjoui de la création de VIA. En effet, j'estime que les Chemins de fer nationaux auraient pu prendre en charge les trains de voyageurs en recourant aux compétences de certains de vos employés. Maintenant que VIA existe, pourquoi le Canadien national s'occupe-t-il encore d'hôtels puisqu'il s'est retiré du secteur des trains de voyageurs et qu'il s'apprête à faire de même pour les express? La rumeur circule aussi que le CN pourrait s'intéresser au pétrole et au gaz.

M. Bandeen: Si nous maintenons notre participation au secteur hôtelier, c'est que nous y avons investi plusieurs dizaines de millions de dollars. Voilà deux ou trois ans que nous retournons le problème pour essayer d'énoncer une politique. Nous aurions pu suivre l'évolution des hôtels CP, connaître une énorme expansion sur le plan du nombre et de l'ampleur de nos activités, pas seulement au Canada, mais nous avons préféré nous abstenir. En effet, nous avons estimé avoir acquis les hôtels puisqu'ils constituaient un complément au service de passagers. Depuis lors, la situation a changé. Nous avons tâté le terrain et consulté le propriétaire pour lui demander s'il nous autoriserait à vendre notre chaîne d'hôtels. Il nous a répondu fermement, par lettre, il y a deux ou trois ans, que nous devions maintenir ce secteur d'activité.

Depuis, nous avons essayé d'adapter notre activité hôtelière en fonction de nos capacités. Nous voulons diriger un nombre réduit d'hôtels de bonne qualité dans certaines grandes villes du Canada. Nous tenons à y investir le moins possible et toute rénovation, innovation ou addition de nouveaux hôtels à notre chaîne ne fera l'objet que d'un investissement minimum, mais nous nous en occuperons. Je suppose que l'hôtel de Saint-Jean, Terre-Neuve est un bon exemple, à cet égard. On y en

[*Texte*]

in a portion of the equity, but really the land and building is that of the existing hotel. We are not putting in any fresh capital or very much fresh capital in it. It is all coming in from a local firm interested in owning and, also, an insurance company which is going to finance the mortgage and wants an equity position.

We will do the same thing in any future hotel development.

Mr. Ellis: Toronto?

Mr. Bandeen: Toronto, yes. I hope we will not have a cent of capital in a hotel in Toronto. What we will have some in is the land. It has that; I am not suggesting it does not. The land will remain ours, and will be our part of the contribution towards the hotel. That is our hope.

Mr. Ellis: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harquail, may I interrupt for just a minute to get an indication from the committee as to the time you would like to adjourn for lunch. I would propose 12.30 p.m. Is that agreed?

Some hon. Members: 12.30 p.m.

The Chairman: Okay, 12.30 p.m. it is. Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: Well, again, Mr. Chairman, I would like to come back to the subject of CN Express with Dr. Bandeen. And I might start off by referring to the document you put forward this morning, Mr. Chairman, from the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers on just this and make the simple request from Dr. Bandeen. That is that once he and his corporate officials have had a chance to review some of the accusations that have been made on pages 2, 3, 4, 5 and 6 of their submission, if there could be agreement at some later date, we could have your views and comments on what they have had to say in this whole report.

Mr. Bandeen: I warn you, I have not even seen the document. The first I heard about it was this morning and I do not have even a copy of it.

Mr. Harquail: That is why I propose to ask through the chairman to you, sir, that we might have your agreement without getting into questioning on it this morning, because that would not be fair and I do not want to question you on this; however, perhaps we could have an understanding that perhaps you could write to members of the committee and—certainly at least I would like to have a response in writing from you—as to some of the points that are made in this submission.

Mr. Bandeen: All right; fine.

Mr. Harquail: Thank you. On the other aspect, with regard to the review and one of the previous questioners, you indicated that it is going to take a little bit more time, and I appreciate that but you also mentioned that you would be reporting to the minister in the normal course of events. With respect to the issue in northern New Brunswick, because of the points I made in the December 18 questioning on our review, I

[*Traduction*]

construit un nouveau. Nous avons apporté une partie des actions, mais le terrain et l'immeuble sont ceux de l'hôtel déjà installé. Nous n'investissons pas de nouveaux fonds là-dedans. L'argent nous a été fourni par une entreprise locale désireuse de s'en rendre propriétaire ainsi que par une compagnie d'assurances qui financera l'hypothèque et voudrait devenir actionnaire.

Nous agirons de même pour tous les autres hôtels.

M. Ellis: Et Toronto?

M. Bandeen: Oui, Toronto. J'espère que nous n'aurons aucun capital investi dans les hôtels de Toronto. Nous investirons par contre quelque peu dans le foncier. C'est déjà le cas. Le terrain continuera de nous appartenir et ce sera notre part dans l'hôtel, du moins c'est ce que nous espérons.

M. Ellis: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Ellis. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Harquail, je vous interromps un instant pour savoir à quelle heure les membres du Comité voudraient lever la séance pour aller déjeuner. Je vous propose 12 h 30, d'accord?

Des voix: 12 h 30.

Le président: D'accord pour 12 h 30, alors. Monsieur Harquail, je vous en prie.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais revenir au sujet du CN Express, avec M. Bandeen. Je vous renvoie au document que vous nous avez présenté ce matin, monsieur le président, émanant de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Je demanderai simplement à M. Bandeen que dès que ses employés et lui-même auront eu l'occasion d'examiner certaines des accusations qui ont été portées aux pages 2, 3, 4, 5 et 6 de leur rapport, ils pourraient nous dire ce qu'ils pensent de tout le rapport en question.

M. Bandeen: Je vous l'ai dit, je n'ai même pas pu consulter les documents. J'en ai entendu parler pour la première fois ce matin, et je n'en ai même pas reçu un exemplaire.

M. Harquail: C'est pourquoi, par l'entremise du président, j'aimerais savoir si vous seriez d'accord pour ne pas aborder les questions ce matin, car ce serait injuste, mais pour écrire aux membres du Comité, et personnellement, j'aimerais avoir votre réponse par écrit, et aborder certains des arguments présentés dans le rapport.

M. Bandeen: Très bien.

M. Harquail: Merci. Pour ce qui est de l'étude—vous avez dit à un des intervenants qu'il vous faudrait un peu plus de temps, et je comprends très bien, mais vous avez aussi indiqué que vous rendriez compte au ministre, normalement. J'ai présenté certains arguments au cours des questions qui ont été posées le 18 septembre à propos de votre étude, et j'aimerais savoir si, pour ce qui est de la question du nord du Nouveau-

[Text]

would like to know that I will be receiving something in a formal way when the submission is made to the minister vis-a-vis the actual status and situation of the Campbellton terminal at that time.

Mr. Bandeen: My intention was to submit the information to the minister, and then have him release what he wished. This has been my intention.

Mr. Harquail: I do not want to take up my time to get into a debate with you, sir, this morning about the proper procedure, but as a member of this standing committee, since I did raise the matter and got a commitment from you on the review, I wanted to know if I could take the opportunity to get this from you this morning, to have an official response with respect to that particular review because of its special situation.

Mr. Bandeen: Yes, we will have to respond to your particular question and the timing of it will . . .

Mr. Harquail: Okay. Dr. Bandeen, we have heard a lot of the reasons why there was the consideration of getting out of the express business and, then, the latter consideration as to certain terminals staying in the system across the country. But I must say I was quite disturbed to find in the media in the last 10 to 15 days that your officials have decided to buy out Bussières Transport in the Province of Quebec. On the one hand you say that because of economics and finance and efficiencies, you are getting out of certain aspects of the transport business, yet right after that statement has been made and we get into the serious debate in this committee and other places, then we have the formal statement that your corporation, CN Express, has taken a major decision of buying at a transport company, Bussières, at a cost of \$15 million in partnership with no less than a PQ government in the Province of Quebec. Now, I have some very serious problems with that one, certainly as a Canadian and as a member of Parliament, as to the rationale and the philosophy and the thinking and the planning and the objectives of that type of a decision, in light of the other information and facts we have before us now.

• 1130

Mr. Bandeen: If I could tackle the question perhaps in a historical sense, to bring it into why things happened as they did. First of all, it is not Express. This is part of our trucking arm, it is part of our separately offered trucking. They do not operate with Express; they move some of the express at an arm's length basis, but the managements are quite separate. Before this deal, we had 10 trucking concerns across the country that operate from Vancouver to Montreal and also Moncton east. We did not have the right to operate between Moncton and Montreal and consequently we could not make, out of our trucking concerns, a national trucking concern. CP got the right before the Province of Quebec eliminated this or stopped issuing licences, or allowing transfer of licences to railway companies.

Les entreprises Bussières is a holding company, was owned and operated by a very energetic individual who assembled it and assembled several trucking concerns and also had one that had this critical licence from Montreal to Moncton. He approached us some time ago; I believe he had extended

[Translation]

Brunswick, vous m'enverrez des renseignements officiels relatifs aux conditions et à la situation actuelles au terminus de Campbellton, au moment où le rapport sera soumis au ministre.

M. Bandeen: J'avais l'intention de fournir les renseignements au ministre, et de le laisser libre de publier ce qu'il veut.

M. Harquail: Je ne tiens pas à discuter avec vous ce matin, monsieur, des procédures adéquates, mais en tant que membre du Comité permanent, étant donné que vous vous êtes engagés pour ce qui est du rapport, je voulais que vous me donniez, officiellement, une réponse à propos de ce rapport précis, étant donné la situation particulière.

M. Bandeen: Oui, nous devons répondre à votre question, et pour ce qui est des délais . . .

M. Harquail: Très bien. Nous avons entendu toute une série de motifs pour lesquels on envisageait de se retirer du secteur des trains express, ainsi que les raisons justifiant le maintien de certains terminus à travers le pays. Toutefois, j'ai été assez surpris d'apprendre par les médias, il y a 10 ou 15 jours, que vos fonctionnaires avaient décidé de racheter la Bussières Transport au Québec. Vous nous dites que vous abandonnez certaines activités de transport, pour des raisons de finance, de rentabilité et d'économie; après en avoir fait l'affirmation et en avoir discuté sérieusement au Comité et à d'autres tribunes, on apprend que vous avez déclaré officiellement que votre société, le CN Express, a pris la grande décision de racheter une compagnie de transport, la Bussières, pour 15 millions de dollars, en association avec nul autre que le gouvernement péquiste de Québec. En ma qualité de Canadien et de député, je ne saisis pas les raisons théoriques ni les objectifs de planification et autres qui ont bien pu vous pousser à cela, étant donné les faits et les renseignements dont nous sommes saisis aujourd'hui.

M. Bandeen: Je vais vous retracer tout l'historique de la question et son évolution. Tout d'abord, il ne s'agit pas de l'Express. Cela fait partie de nos services de camionnage, offerts séparément. Ils ne travaillent pas avec l'Express, mais s'occupent indépendamment du transport de certaines marchandises par express, toutefois les deux directions sont bien séparées. Avant cette entente, nous avions dix entreprises de camionnage dans le pays, de Vancouver à Montréal, et aussi à l'est de Moncton. Nous n'avions pas le droit de faire affaire entre Moncton et Montréal et, par conséquent, nous n'étions pas habilités à créer une compagnie de camionnage nationale. Le CP a obtenu ce droit avant que la province de Québec l'élimine ou cesse d'octroyer des licences ou de permettre leur transfert à des compagnies de chemins de fer.

Les entreprises Bussières forment un holding, dirigé par une personne extrêmement énergique, le propriétaire, qui a réuni sous une même direction plusieurs entreprises de camionnage, dont une avait obtenu la fameuse licence de Montréal à Moncton. Il nous a pressentis, il y a quelque temps je suppose

[Texte]

himself, perhaps financially, and asked us to help underwrite him and try to negotiate a deal which we proceeded to do; this all being over a year ago, about a year ago, approximately, when I first became aware of it.

The negotiations have been protracted because we have been dealing with a provincial government that is basically hostile to railways having trucking licences within the province. This is not a position unique to the current government. It was equally carried out or equally part of the policy of the previous governments in Quebec. Regarding the negotiations, the only way we could get this licence or get the trucking firms which had the licence—and it is not just the licence; it also gives us a fairly good coverage of parts of the Province of Quebec—was to come to some sort of a compromise arrangement with the provincial government. We feel we have a good arrangement with them. They are going to allow us to run and control the operation and they own half of it, pay half of it. The cost is not \$15 million. It is about half of that for the total operation and, of course, our share of half of that is even less.

Mr. Harquail: Okay. Mr. Chairman, what corporation is it, then, if it is not Express? Could you just name the corporation that made the deal on your behalf?

Mr. Bandeen: Husband Transport Quebec Limited.

Mr. Harquail: Which is owned by CN?

Mr. Bandeen: It is owned by Canadian National Transportation Limited.

Mr. Harquail: Okay. Essentially from what you have said, you needed the link, but you know of the discussions and—you mentioned it yourself—the hostile attitude of the present administration in that particular province, with regard to the federal government. You mentioned the hostile attitude of that particular administration with regard to any federal operation within that province, and yet we have . . .

Mr. Bandeen: No, I did not mean it in that sense. They are hostile to railways. The Government of Quebec has always been hostile to railways owning other modes of transportation. They have taken this position since the early sixties. There is a strong Quebec trucking association. It had a man who was fairly vociferous and got his way and he has since retired, but I mean, he set the policy and it has always been this. Both railways have been extremely limited in any trucking licences within the Province of Quebec.

Mr. Harquail: Well, because of the raging debate and the referendum and other problems we have had vis-à-vis the relationship of that particular province and this federal government, surely you can see there can be other problems with respect to that type of transaction being effected with that present administration.

[Traduction]

qu'il avait atteint sa limite financière, et nous a demandé de le cautionner et de négocier avec lui une entente, ce que nous avons fait. J'ai eu vent de la chose, pour la première fois, il y a un peu plus d'un an, environ.

Les négociations ont été retardées, car nous traitons ici avec un gouvernement provincial fondamentalement opposé à l'octroi de licences de camionnage aux chemins de fer, dans la province. Cette attitude n'est pas propre au gouvernement actuel, mais correspond à la politique adoptée par les gouvernements précédents au Québec. Pour ce qui est des négociations, le seul moyen d'obtenir la licence ou de rallier les compagnies de camionnage en bénéficiant déjà—et il ne s'agit pas seulement de la licence, cela nous permet aussi de couvrir relativement bien certaines régions du Québec—était d'arriver à un compromis avec les autorités provinciales. L'entente que nous avons conclue avec elles nous paraît satisfaisante: elles nous laisse la gestion et le contrôle des opérations, possèdent la moitié des actions et en financent l'autre partie. Le contrat porte sur 15 millions de dollars, le total des activités représente environ la moitié et, bien sûr, notre participation pour la moitié est bien inférieure.

M. Harquail: Très bien. Monsieur le président, de quelle société s'agit-il si ce n'est de l'Express? Pourriez-vous nous nommer la société ayant conclu le contrat en votre nom?

M. Bandeen: La Husband Transport Quebec Limited.

M. Harquail: Qui est aux mains du CN?

M. Bandeen: Elle appartient au Canadian National Transportation Limited.

M. Harquail: Donc, si j'ai bien compris, vous avez besoin d'un intermédiaire, mais vous nous l'avez dit vous même, vous êtes conscient de l'attitude hostile adoptée par les autorités de la province face au gouvernement fédéral. Vous nous avez dit qu'elles voyaient d'un mauvais œil toute activité entreprise par le fédéral chez elles, et pourtant . . .

M. Bandeen: Non, ce n'est pas exactement cela: J'ai dit qu'elles étaient hostiles aux chemins de fer. En effet, le gouvernement du Québec a toujours mal accepté le fait que les chemins de fer soient propriétaires d'autres modes de transport. Et cette position date du début des années soixante. L'Association de camionnage du Québec est assez forte et elle a eu à sa tête une personne très véhémente, qui s'est imposée et depuis lors a pris sa retraite, mais a toutefois établi la politique qui s'est maintenue jusqu'à présent. Les deux compagnies de chemins de fer ont eu beaucoup de mal à obtenir des licences de camionnage au Québec.

M. Harquail: Les discussions ont été enflammées; il y a eu le référendum, et les rapports entre le Québec et le gouvernement fédéral ont toujours été délicats. Il est donc bien certain que ce genre de transaction conclue avec le gouvernement actuel peut faire l'objet d'autres problèmes.

However, mentioned this morning, coming back to the question of employees who were possibly affected, you said it

Pour en revenir à la question des employés qui pourraient être touchés, vous nous avez dit ce matin qu'il serait insensé

[Text]

would not make sense for them to receive notices or to be affected now in their present positions in view of the commitment on the review. You said you would look into that because that would not make sense; you would not let that happen. I would hope that in the case of Campbellton terminal you would look into it, because I am told that four or five employees have already received their notices.

Mr. Bandeen: I am sorry. If I said that, I did not mean to say that. I thought, in answer to the question by, I think, Mr. Benjamin, that I had said the people have received notices. The notices do not take effect in some cases for 90 days or 60 days and I would propose that we go ahead with these. Then if we change our mind during that period, you can always cancel the notice.

This is the procedure within our agreement. We have an agreement with each of the unions, and the normal procedure is that when we know where we are going, we make an announcement and we issue the 90-day notices to give as much time as possible. If something changes in that time, if traffic goes up or we have an unusual occurrence, you can withdraw the notices, and this is what I would propose to do. In further questioning, I understood the question to be that if the final date came and we still had not made up our mind we would not close the terminal, and I understood that we would not. We would extend the notice if it were still under dispute at the time that this took place.

Mr. Harquail: Thank you.

On the question of centralized and decentralized services, I want to get into another area, Dr. Bandeen, but I would also like to ask you to answer some concerns that are expressed in the Atlantic region—for example, with regard to the position of the vice-president of the Atlantic region, who, as I understand, will retire in this year 1981, or there is the possibility of his retirement. What are your plans for the continuation of that post insofar as management of all aspects of CN corporations in the Atlantic region? For example, in my area in northern New Brunswick, we feel we have suffered over the last few years as a result of what might be called absentee management, and is it true that he may not be replaced in that important post? That decisions regarding Atlantic region would be effectively controlled and administered out of Montreal head office and that the traditional VP in the Atlantic region would not be continued?

I am just going to leave that one with you as I lead into the other aspect. We read, again in the national media, of your plans...

The Chairman: You have three minutes left, by the way, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: ... to go into other businesses. Never mind the problems with CN Marine or CN Rail or CN Freight or CN hotels or CN Express; you would like to get into the whole area of solving urban problems, of competing in some other fields that other corporations are in now, that CP are in, when in fact we know, from the history of our own federal government here, that we moved away from the Ministry of Urban Affairs and we got out of urban renewal and a lot of other similar programs. Again I am wondering about the co-relation

[Translation]

qu'on leur envoie leur préavis ou que la situation se répercute sur le poste qu'ils occupent actuellement, étant donné qu'on s'est engagé à rédiger un rapport là-dessus. Vous nous avez dit que vous étudieriez la question, car c'était insensé, et que vous empêcheriez cette situation. J'espère que vous étudierez le cas du terminus de Campbellton, car on m'a dit que quatre ou cinq employés avaient déjà reçu leur préavis.

M. Bandeen: Désolé, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire. Répondant, si je ne me trompe, à une question de M. Benjamin, j'ai dit que des employés avaient reçu un préavis. Or, il n'entre en vigueur, dans certains cas, que 60 ou 90 jours après, et je propose que nous allions de l'avant. Si nous changeons d'avis au cours de cette période, on peut toujours annuler le préavis.

Voilà la méthode qui a été convenue. Nous avons conclu une entente avec chacun des syndicats et, normalement, lorsque nous savons exactement dans quelle direction nous allons, nous faisons une déclaration et envoyons les avis 90 jours à l'avance, pour donner le plus de temps possible. Si la situation change et que le trafic s'intensifie ou encore en cas de pointe extraordinaire, on peut retirer les avis et c'est ce que je proposais de faire. Vous m'avez demandé ensuite si, après avoir reçu la date finale et si nous n'avions pas encore décidé, nous fermerions le terminus et je vous ai répondu par la négative. Nous prolongerions le délai si la question n'était pas encore résolue à ce moment-là.

M. Harquail: Merci.

Pour ce qui est de la centralisation ou de la décentralisation des services, monsieur Bandeen, j'aimerais que vous vous prononciez sur certaines préoccupations éprouvées dans la région Atlantique. Par exemple, le vice-président de la région Atlantique va prendre sa retraite, sauf erreur, en 1981, du moins est-ce une possibilité. Entendez-vous maintenir ce poste de direction de toutes les activités du CN dans la région Atlantique? Dans ma circonscription du nord du Nouveau-Brunswick, l'absence de toute direction s'est faite durement ressentir, ces quelques dernières années. Est-il exact que le directeur ne sera pas remplacé et que toutes les décisions relatives à la région Atlantique seraient prises à partir du bureau central de Montréal et que le poste habituel de vice-président de la région Atlantique serait éliminé?

Je vous soumets cette question pour aborder à présent un autre sujet: C'est encore par la presse nationale que nous entendons parler de vos projets...

Le président: Monsieur Harquail, il vous reste trois minutes.

M. Harquail: ...qui consistent à entreprendre d'autres activités. Vous faites des difficultés rencontrées par le CN—qu'il s'agisse de services maritimes, du chemin de fer, du transport de marchandises, du secteur hôtelier ou du CN Express. Ce qui vous intéresse, c'est de résoudre les problèmes urbains et de faire concurrence à d'autres sociétés, dont le CP, alors que le gouvernement fédéral a lui-même abandonné le ministère des Affaires urbaines, les programmes de renouvellement urbain et toute une série de programmes analogues. Là

[Texte]

of federal corporation and the federal government; how we are paralleling in our future developments and our planning for the future.

Maybe Mr. Maurice LeClair, the vice-president responsible for planning, would want to tell us in the committee something about the thinking and the design and the philosophy behind these announcements that would take you into other areas beyond your existing commitments, especially when you mention all the dollars you are going to need and the problems of the financing of new cars and all the other facilities; a new ferry service to Newfoundland and Prince Edward Island and the problem of grain cars in the west. We have not found a final satisfactory and acceptable solution to all these problems, yet now we are getting into another sphere of operations that would put a drain on manpower, a drain on finances. Before we have solved the existing problems, we are going to attempt to attack new problems, or get into other what might be more difficult areas for the group of companies of CN.

Mr. Bandeen: If I could just make a general statement on that, because obviously I cannot deal with all of them and get into specifics, basically the CN has a tremendous number of assets. The majority of these are involved in transport, in rail or trucking or shipping, but we also have a lot of other assets that we have inherited over the years, real estate being one of them. We have 2.6 million acres of mineral rights in western Canada that we inherited from the time when the company was put together. Most of them, or a large portion of them, are in Saskatchewan. We also have a lot of downtown real estate. What we are saying is that we should be using this to the benefit of the company. We should be getting into the business, instead of being passive about it—instead of leasing out the real estate or leasing out the oil rights, which we did in Alberta. I am sure the people who made the decision in Alberta—at the time, it was a good deal. If we had kept those rights and gone in on some sort of joint-producers venture, we would have had a nice flow of income now. We have a nice flow of income, but it is very small. We would have had a nice big flow of income.

• 1140

So what we are saying is that we are going to do something CP, if you wish, did a long while ago. They said: Look, we have a lot of assets; let us try to get the maximum benefit from all of them for the benefit of the total corporation. That is exactly what we are trying to do. I felt we could not do that actively until we could prove that we could run the main part of the company efficiently and effectively. I think we have demonstrated, with the management we have in place, an ability to control the efficiency, to produce economic transportation. We still have problem areas such as express and such as Newfoundland and the commuters in Montreal and Crow grain, to mention the four largest ones; but these are on the way to being solved. Now I think we have a responsibility to the owners of the company, who are the people of Canada, to look at our other assets and get the maximum benefit so we can indeed use the income flow from that to finance expansion

[Traduction]

encore, je me demande s'il existe des points de comparaison entre une compagnie fédérale et les autorités fédérales, entre leur évolution et leur planification.

M. Maurice LeClair, vice-président responsable des services de planification, pourrait peut-être expliquer au Comité ce qui vous a poussé à annoncer que vous alliez vous lancer dans d'autres domaines alors que vous aviez évoqué les difficultés rencontrées à propos du financement de nouveaux wagons et de toutes les autres installations, par exemple, le nouveau service de traversiers vers Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que les wagons céréaliers dans l'Ouest. Nous n'avons pas trouvé de solution satisfaisante et acceptable, au bout du compte, à tous ces problèmes, et vous projetez toutefois de vous engager dans un autre secteur d'activités qui épuiserait vos ressources financières et humaines. Avant d'avoir apporté une solution aux problèmes existants, vous allez en aborder de nouveaux et vous lancer dans des secteurs qui pourraient bien être plus complexes pour l'ensemble des compagnies du CN.

M. Bandeen: J'aimerais faire une remarque générale là-dessus car, évidemment, je ne puis aborder tous les problèmes en détail. Le CN a un grand nombre d'avoirs dont la plupart sont investis dans le transport ferroviaire, maritime ou routier. Mais nous en avons bien d'autres dont nous avons hérités au fil des ans, dont les biens fonciers. En effet, nous disposons de 2.6 millions d'acres sous forme de droits miniers dans l'ouest du Canada qui nous viennent de l'époque où la compagnie a été fondée. Une grande partie de ces ressources, sinon la plupart, se trouvent en Saskatchewan, mais nous avons aussi des biens meubles dans les villes. Nous prétendons vouloir les utiliser pour la compagnie. Au lieu de rester passifs, de louer nos biens immobiliers ou nos droits à l'exploitation pétrolière, comme nous l'avons fait en Alberta, nous devrions faire des affaires. Je suis convaincu que ceux qui ont pris la décision en Alberta, à l'époque, ont fait une bonne affaire. Si nous avions conservé ces droits et conclu une sorte d'accord mixte de producteurs, cela aurait constitué un investissement intéressant. Nous touchons des revenus, mais ils sont très minimes.

Nous allons donc nous jeter à l'eau et emboîter le pas au CP qui s'est lancé dans les affaires il y a bien longtemps. Le CP disposait d'un grand nombre de biens et s'est efforcé d'en retirer un maximum de profits, pour l'ensemble de la compagnie, et c'est ce que nous entendons faire. Or, nous ne pouvions passer à cette phase active sans avoir trouvé au préalable que la plus grosse partie de la compagnie était gérée de manière efficace et rentable. Grâce aux cadres dont nous disposons, je pense que nous avons prouvé que nous pouvions fournir des services rentables et efficaces. Il reste bien sûr des problèmes, comme les services exprès, Terre-Neuve, les navettes à Montréal et le transport des céréales au pas du Nid-du-Corbeau, pour ne parler que des quatre plus importants, mais ils sont en bonne voie d'être résolus. Il nous incombe à présent, pour les propriétaires de la compagnie, soit les Canadiens, d'étudier nos ressources et d'en retirer le maximum de profit afin de finan-

[Text]

of the railway or finance expansion of the shipping, if that is required.

So that is what we are doing. That is the whole thrust. We do not intend to go into it to the extent that it swamps the management of the company or that it is injurious to the financial side of the company. There is no way we are going to use money that should be used for transportation on non-transport items.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Just on the VP position for the Atlantic region—is that to be continued?

Mr. Bandeen: I think we are always going to have to have a senior corporate representative in the Atlantic region for the foreseeable future. Whether his role will be identical with what Dave Blair's is today or not, I do not know. Dave Blair's role is not identical to what it was five years ago. I think he does a good job for us. We undoubtedly are going to have to have a senior man down there to interface with the communities and the municipalities and the provinces, and it certainly is our intention to have a successor to Dave Blair.

The Chairman: Thank you.

Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, I wish to bring up again the question of the proposed reduction in the express service. I have not been on this committee before, but I have attempted to read and digest your testimony before the Senate and before this committee, so I hope I am not repeating something you have already given evidence on.

For you to identify my interest, I should say I am interested in the Okanagan Valley from Kelowna to Kamloops. It is my understanding that we in that area are to lose some 26 to 28 persons out of some 1,100 people who will not be employed in express service across the country. The minister in the House indicated that there would be no job loss, because you have retraining and early retirement.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Dantzer: But in effect there will be a job loss, in the sense that those positions will not be available anymore, and people who normally . . .

Mr. Bandeen: I cannot imagine he said there would be no job loss. I think what we have said all along—and I presume the minister has also—is that we will look after the employees. They will not be out; they will either early retire or we will retain them or get them other jobs.

Mr. Dantzer: Right. But there will be a job loss. I just wanted to identify and make certain that was so, because that was my understanding.

Mr. Bandeen: Yes, there will be job loss in a particular community.

Mr. Dantzer: Okay. Now, about the express, I understand there are two classes: up to 50 pounds and over 50 pounds. Is that correct?

[Translation]

cer l'élargissement des services de chemins de fer ou des services maritimes, le cas échéant.

C'est ce que nous faisons et voilà ce qui nous pousse. Nous n'allons pas pour autant chambouler la direction de la compagnie ou mettre à mal nos finances. Nous n'allons absolument pas utiliser à d'autres fins les sommes nécessaires au transport.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. Harquail: Le poste de vice-président de la région Atlantique sera-t-il maintenu?

M. Bandeen: Dans l'avenir immédiat, nous allons conserver un cadre qui représentera la région Atlantique. J'ignore si sa tâche sera identique à celle de Dave Blair aujourd'hui, dont le rôle a bien changé depuis cinq ans. Je crois qu'il effectue pour nous un travail satisfaisant. Il ne fait aucun doute qu'il nous faudra envoyer un haut fonctionnaire sur place pour se charger des contacts avec les localités, les municipalités et les provinces, et nous entendons certainement fournir un successeur à Dave Blair.

Le président: Merci.

Monsieur Dantzer.

M. Dantzer: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, j'aimerais évoquer à nouveau le sujet du projet de réduction des services express. C'est la première fois que je siège au Comité et je me suis efforcé de consulter et de comprendre le texte de votre témoignage devant le Sénat et le Comité. J'espère donc que mon intervention ne portera pas sur une réponse que vous ayez déjà donnée.

J'aimerais avoir des renseignements sur la situation dans la vallée de l'Okanagan de Kelowna à Kamloops. Sauf erreur, nous allons perdre de 26 à 28 employés sur les 1,100 qui ne travailleront plus aux services express à travers le pays. Le ministre a indiqué à la Chambre qu'il n'y aurait pas de perte d'emplois, car on a prévu du recyclage et une retraite anticipée.

M. Bandeen: Oui.

M. Dantzer: Il y aura pourtant bien perte d'emploi puisque les postes n'existeront plus et que les gens qui normalement . . .

M. Bandeen: Je ne puis imaginer qu'il ait prétendu qu'il n'y ait pas de perte d'emplois. Nous avons dit, dès le début, et, je suppose, le ministre aussi, que nous nous occuperions de tous les employés. Ils ne se retrouveront pas à la porte, mais prendront une retraite anticipée ou seront remplacés ailleurs.

M. Dantzer: Très bien, mais il y aura bien une perte d'emploi. Je voulais justement m'en assurer.

M. Bandeen: Oui, il y aura bien une perte d'emploi dans une des villes.

M. Dantzer: D'accord. Maintenant, pour ce qui est des services express, il y a, sauf erreur, deux catégories: marchandises pesant jusqu'à 50 livres et supérieures à 50 livres, est-ce bien cela?

[Texte]

Mr. Banteen: There is Rapidex, as we know it, which is the small parcel and the over; yes.

Mr. Dantzer: And both of those will be eliminated in the stations at Kelowna and Kamloops; is that right?

Mr. Banteen: Rapidex, which is our term for the small-parcel business, is going to disappear by the end of February across the whole country.

Mr. Dantzer: I see.

Mr. Banteen: What we are going to be left with is express, which will be one movement that is available across the whole country, and we are going to serve every community which we now serve in Canada. Where we do not have a terminal, we will be doing it through a local trucker. Where we have our own terminal, we will be doing our own pick-up and collection and service. But we fully intend to give express service to every community in the country.

Mr. Dantzer: If you proceed as you plan and you close the Kamloops express station, it is my understanding that you will then deliver the stuff as far as Calgary and it will then be loaded off onto private trucks. Is that correct?

• 1145

Mr. Banteen: Yes, and serve from Calgary.

Mr. Dantzer: Now that is something that bothers me. First of all, I would think it is energy-efficient to take things by train, once they are on a train, rather than by truck. Secondly, if you know the Rogers Pass in the wintertime, it is very difficult to get over that road consistently and regularly because of the amount of snow that is usually deposited from the mountains. Several times I, myself, have been stopped several days when the train was running.

I wonder whether you have considered this particular aspect, because the service to the Okanagan will certainly be affected adversely if you propose to stop at Calgary and transfer it onto trucks.

I would also like to know the reason for that because the line goes straight through, the trains go straight through to Kamloops and then on to Vancouver. It is not as if you have to take them off the train and shift them onto another train. I do not understand the logic of not taking those goods to Kamloops, and then taking them off at Kamloops rather than at Calgary.

Mr. Banteen: There are two major problems. One, there is a line that goes from Calgary straight through but it is brand X, it is not CN. We would have to go up through Edmonton and back around. Secondly, most of the traffic arriving at Calgary already arrives by truck. Until two years ago, almost 90 per cent of our express traffic moved by rubber, by truck. There was very, very little on trains. More recently we have been trying to fill some of the empty cars going west with express, and we have been piggybacking some of the trucks. As for having the old express car on a train and loading express goods on it, that went a long, long time ago. It is not a case of offloading the trains in Calgary and then putting them on a truck. They are coming into Calgary by truck.

[Traduction]

M. Banteen: Il y a le Rapidex, qui est le petit colis, et les colis dont le poids est supérieur, effectivement.

M. Dantzer: Ces deux services seront éliminés aux gares de Kelowna et de Kamloops, n'est-ce pas?

M. Banteen: Le service Rapidex, comme on dénomme celui des petits paquets, va disparaître à la fin de février dans tout le pays.

M. Dantzer: Je vois.

M. Banteen: Il nous restera l'express, dans tout le pays et nous desservirons toutes les villes, comme c'est le cas aujourd'hui. Nous n'avons toutefois pas de terminus, mais nous passerons par un camionneur local. Là où nous disposerons de notre propre terminus, nous nous chargerons du ramassage et du service. Nous avons la ferme intention de desservir, par service express, toutes les villes du pays.

M. Dantzer: Si, comme vous en avez l'intention, vous fermez la gare express de Kamloops, vous devrez desservir Calgary et ensuite faire charger la marchandise par des camionneurs privés, est-ce exact?

M. Banteen: Oui, qui se chargeront des opérations à partir de Calgary.

M. Dantzer: Voilà qui m'ennuie. En effet, tout d'abord, je pense qu'il est rentable sur le plan énergétique que le transport se fasse par train, une fois que les marchandises y sont embarquées, plutôt que par camion. Ensuite, si vous connaissez Rogers Pass et les conditions qui y règnent en hiver, vous saurez qu'il est difficile d'emprunter cette route constamment et régulièrement à cause de la neige qui descend des montagnes. A plusieurs reprises, j'y ai été moi-même bloqué alors que le train y passait.

J'espère que vous avez tenu compte de cette question, car le service vers l'Okanagan en souffrira certainement si vous proposez d'arrêter le transport à Calgary et de faire embarquer les marchandises sur camion.

Les trains vont directement de Kamloops à Vancouver, il est inutile donc de décharger les marchandises et de les embarquer sur un autre train. Je ne comprends donc pas pourquoi il faudrait vider le train à Kamloops plutôt qu'à Calgary.

M. Banteen: Deux problèmes majeurs se posent ici. Tout d'abord, il y a effectivement une voie partant de Calgary en ligne directe mais elle n'appartient pas au CN. Nous devrions passer par Edmonton et faire le tour. Deuxièmement, la plupart des marchandises acheminées par Calgary le sont déjà par camion. Jusqu'à il y a deux ans environ, approximativement 90 p. 100 du transport express se faisait par camion et très peu était acheminé par train. Récemment, nous nous sommes efforcés de remplir certains des wagons vides allant en direction de l'Ouest par des colis express en envoyant en même temps certains des camions. Voilà bien longtemps qu'on ne charge plus les colis express dans les wagons et il ne s'agit pas

[Text]

Mr. Dantzer: I understand. Now, I am told by the people in the area that they believe their particular operation is not running at a loss. I do not know whether it is running at a profit, but not at a loss. They tell me they were advised some time last year they had to work up to budget, and during 1980 they in fact produced these kinds of figures. In May, they worked 110 per cent of budget; in June, 139 per cent; July, 105 per cent; August, 135 per cent; October, 114 per cent; and November, 140 per cent of budget. I understand from these figures that was a profitable line down there, and they wonder why it is being closed.

Mr. Bandeen: First, these budgeted figures you talk about were physical measures of productivity, I believe. In an attempt to try to improve the over-all productivity of CN Express, the management devised standards or norms for each of the sheds, based on the size and volume of traffic through it, and then tried to set norms for them to achieve. A lot of the terminals did achieve them. Some did not, as well. I do not know the particular details for your own, but from what you have read it sounds as if, at least in the latter part of the year, they achieved the norms that were set. This is physical productivity. But that does not mean they are profitable as a terminal. If there is not sufficient volume coming in, if their line-haul costs are put in, you will find that in all probability it was running at an over-all loss. I do not have the figures for the particular terminal.

What we are trying to do with the reduction in terminals, what we are trying to do with the whole of the express business, is to run an efficient, low-cost service between 29 terminals across the country and then to fan out from there using the local trucker—who is already operating in a great majority of cases, who is often operating with a low volume and is quite happy to have an increase—and to pay him whatever is required to fan out from that terminal. We feel we can move the traffic efficiently between the big terminals. That is the business we are in and we know how to do it. We are then going to pay him whatever it costs to move it to the local community and charge that in the rate as well.

On this basis we should be able to get the express business into a break-even or profitable business over a period of a few years. Essentially, it applies in the west as well as the east, and at most of these old terminals, which at one point were very critical to the express business, the business has passed us by. We now handle less than 4 per cent of the truck-load business in the whole country. At one time, the CP our ourselves had a virtual monopoly on that very type of traffic. It has gone to other carriers who are able to adjust, who are more efficient, who are not trying to give the same type of service we are giving. CP corrected this a number of years ago. They recognized the problem earlier than we did, made their reduction in terminals, concentrated on their major points and have, reportedly, been making money for the last few years. We are following—late, if you wish—basically the same principle.

[Translation]

de décharger les trains à Calgary et d'envoyer les colis par camion. En effet, ils y arrivent déjà ainsi.

M. Dantzer: Je comprends. Les gens de l'endroit m'ont dit que leurs services n'étaient pas déficitaires. J'ignore toutefois s'ils fonctionnent à profit. Ils m'ont raconté avoir eu la consigne, l'année dernière, de réaliser des bénéfices et voici, pour 1980, les chiffres suivants: mai, 110 p. 100; juin, 139 p. 100; juillet, 105 p. 100; août, 135 p. 100; octobre, 114 p. 100; novembre, 140 p. 100. Il y a donc bien eu des bénéfices, et ils se demandent pourquoi on a décidé d'interrompre leurs activités.

M. Bandeen: Tout d'abord, les chiffres en question ont trait à une mesure concrète de la productivité, si je ne me trompe. Pour relever la productivité globale du CN Express, la direction a élaboré des normes pour chacun de ses services d'après l'ampleur du transport des marchandises acheminées et leur volume. Bon nombre des terminus ont atteint ces objectifs, certains pas. Je ne connais pas la question dans ses détails, mais d'après les chiffres que vous nous avez cités, ils ont, du moins pour la dernière partie de l'année, bien atteint les objectifs qui leur avaient été fixés. Mais il s'agit de productivité concrète, ce qui ne signifie pas que les terminus sont rentables. Si le volume est insuffisant et si l'on tient compte des coûts de transport, vous vous apercevrez sans doute qu'on a enregistré un déficit global mais je n'ai pas sous la main les chiffres relatifs au terminus en question.

Si nous réduisons le nombre de terminus et réaménageons le service exprès, c'est que nous avons l'intention de mettre sur pied un service bon marché et efficace reliant les 29 terminus du pays et, à partir de là, de recourir au transporteur local qui s'en charge déjà, dans la plupart des cas, dont le volume d'activités est souvent réduit, et qui est bien disposé à accueillir une augmentation pour s'occuper du restant du transport à partir du terminus. Nous pensons pouvoir être à même de rentabiliser le transport entre les grands terminus; voilà en quoi consiste notre tâche et nous savons comment nous y prendre. Nous lui paierons alors le transport vers les petits villages et incluerons cela dans nos tarifs.

Nous devrions ainsi être en mesure d'équilibrer le budget du service de transport exprès ou même de le rentabiliser d'ici quelques années. Ce principe s'applique à l'Ouest et à l'Est et à la plupart des anciens terminus qui à une certaine époque, étaient essentiels, mais le marché nous a aujourd'hui échappé. En effet, nous nous chargeons aujourd'hui de moins de 4 p. 100 des opérations de camionnage au Canada. A une certaine époque, avec le CP, nous avions un quasi monopole sur ce genre de transport. Mais d'autres transporteurs plus au fait des choses, plus efficaces et peu soucieux d'offrir le même genre de services que les nôtres s'en sont emparés. Voilà plusieurs années que le CP a renversé la situation. Ils ont pris conscience plus tôt que nous du problème, diminué le nombre de terminus, concentré leurs efforts dans les grands centres et, dit-on, même fait des bénéfices, ces dernières années. Nous sommes un peu à la traîne, si l'on veut, mais nous nous inspirons du même principe.

[Texte]

• 1150

Mr. Dantzer: You indicated earlier that you felt it was probably due to bad management in the express area that you are facing this difficulty now; do you still indicate that that might be the case?

Mr. Bandeen: I do not think I said bad management in the express area. I think the people who have actually run the express section of the company have managed it within the lights of what they were asked to do. The bad management rests at my level and at the corporate level. If you set up targets and set up strategies and plans for a division of the company that are unrealistic, or do not take into account the economies that are operating, and a guy goes out and does a good job of putting it into effect and it loses money, I do not call that bad management on his part. I think they have done a pretty good job. The people we have had managing the express side of it have been a good group of people. They are hard-working, they have been creative, innovative. I think the problem was that we were asking them to do something that was just basically a noncommercial operation, and now that we have started to ask them to get into the commercial mould, they are applying the same good management techniques towards that as they were before.

Mr. Dantzer: The people I talked to indicated to me that they felt it was bad management, and I see that that has been confirmed in this brief by the union. I will not ask you to answer that, because you have not read it, but it was drawn to my attention, which charge I just make indirectly. They say that one of the indications of that bad management was the computer that you installed, which they indicate was a complete disaster; it has never worked properly, and even in the United States some large express company saw the computer and finally gave it up. It did not work. Have you any comments to make as to that charge?

Mr. Bandeen: First, their computer: It is a service we call TRACE—it is Traffic Reporting and Control of Express, or something—and it is just now getting fully into position. Up until now, we have been spending money in order to get it in, spending considerable amounts of money. As an example of the forward money you spend on a computer system, in the case of the rail operations of CN we spent over \$55 million, before we got anything back, on software, on design, on implementation. We have been doing the same thing in Express for the last three or four years. We have spent a large sum of money. We did not anticipate payoff in that period of time, you get some, because you hopefully can put parts in, but the big thing comes when you can get the whole system in. The computer system that we now have in place is designed for the express side. It was never designed for the Rapidex side, which is what we are dropping, it is designed for express. We hope to have it totally in operation during this year.

Part of the reduction in staff that we are talking about is coming about through that. I think over 400, 430, of the reduction in staff that is being anticipated during this year is coming about from putting the full computer system in. This

[Traduction]

M. Dantzer: Vous nous avez dit que les difficultés éprouvées actuellement étaient sans doute dues à la mauvaise gestion du service de transport exprès. Le maintenez-vous?

M. Bandeen: Je ne pense pas avoir dit qu'il s'agissait de mauvaise gestion. Je pense que ceux qui se sont occupés de ce secteur d'activités de la compagnie ont respecté les consignes. S'il y a mauvaise gestion, c'est à mon niveau et dans la haute administration. Si l'on se fixe des objectifs, si l'on établit des stratégies et des programmes pour un service dans une compagnie sans tenir compte de toutes les notions de rentabilité et que quelqu'un est chargé d'appliquer ces consignes et perde de l'argent, je ne l'accuserai pas de mauvaise gestion. Ceux qui se sont occupés de la gestion du service exprès se sont bien débrouillés. Il s'agit de gens travailleurs, créatifs et novateurs. Le problème, c'est que nous leur avons demandé de diriger un secteur non commercial et qu'aujourd'hui nous leur demandons de songer à l'aspect commercial et ils appliquent les mêmes techniques de bonne gestion qu'auparavant.

M. Dantzer: Les gens avec qui j'ai parlé m'ont dit qu'ils estimaient qu'il y avait eu mauvaise gestion, et je constate que cette affirmation s'est trouvée confirmée dans le rapport présenté par le syndicat. Je ne vous demanderai pas de répondre à cet argument, car vous ne l'avez pas consulté, mais on me l'a fait constater et je vous le fais remarquer indirectement. A titre indicatif, ils m'ont parlé de l'ordinateur que vous aviez fait installer qui est une véritable catastrophe, n'a jamais fonctionné convenablement et d'ailleurs, même aux États-Unis, certaines grandes compagnies de transport par express de colis ont finalement renoncé, car cela ne marche pas. Avez-vous quelque chose à répondre là-dessus?

M. Bandeen: L'ordinateur évoqué correspond à un service appelé «TRACE», c'est-à-dire rapport du transport et contrôle du transport exprès ou quelque chose comme cela, et il tourne seulement maintenant à plein rendement. Jusqu'à présent, nous avons dépensé des sommes considérables pour l'intégrer. A titre d'exemple de l'investissement que représente l'installation d'un système informatisé, pour les opérations ferroviaires du CN, nous avons dépensé plus de 55 millions de dollars avant d'obtenir des données sur le logiciel, la conception ou l'application. Nous avons fait de même, ces trois ou quatre dernières années pour l'express et y avons consacré des sommes considérables. Nous n'avions pas prévu d'amortir ces investissements pendant ces années-là; on en touche une certaine partie si l'on parvient à y intégrer l'intégration complète de tout le système. Le système informatisé que nous avons établi est axé sur le transport par exprès et n'a jamais été conçu pour le service Rapidex. Nous espérons d'ailleurs l'avoir entièrement installé dans le courant de cette année.

Nous effectuerons une partie des réductions de personnel... environ 400 ou 430 personnes... grâce à l'intégration du système complet, prévue pour cette année. Les coupures seront

[Text]

reduction is staff comes in the accounting and the administrative side, and not in the people out running the trucks or the shops.

So, there has been a cost in the last few years. The figures that I have here are that in 1979 we spent \$7.9 million and in 1980 we have \$4.7 million as the net cost. This is the cost less any benefits we might have got. We anticipate that in 1981 we are going to be benefitting from it fully, and it is an integral part of our future planning and why we think we are able to operate the 29 terminals effectively. It is very important. As far as the American roads go, and trucking companies, our experience is that the well-run ones down there all have a better computer system than we do. We are behind them.

Mr. Dantzer: In other words, in your statement, in 1979 did you indicate that \$7.9 million was part of the operating . . .

Mr. Bandeen: That was the net cost of putting in the TRACE.

• 1155

Mr. Dantzer: That is what I do not understand. Over the years you said express has had a large operating loss and because of that you are now trying to get out of it and streamline it, and yet part of that loss is due to the expenses of the computer that you say you are putting in and you only expected that computer to work properly by 1980.

Mr. Bandeen: We keep it separate in our own books, and the loss has gone up without that.

Mr. Dantzer: It does not seem to say that here. You say that the increased expenses resulting from the increased workload, inflation and increased expenditures for further development and implementation of the computer system, TRACE.

Mr. Bandeen: That is right.

Mr. Dantzer: So you are burdening the express statement with costs of this computer which you never expected to produce anything until 1980. Now in 1980 you come and tell us you have to get rid of the express service because it is costing too much. It seems to me you are acting too quickly.

Mr. Bandeen: We are not getting rid of the express service. We are going to have express service from coast to coast. I want to keep coming back to that. When we saw the problems coming up in 1978 and 1979, that we were spending \$5, \$6, \$7, \$8 million on a computer system that was giving us a very very, small payoff in that year, we looked at it very hard and long and the tempting thing was to say, okay we will cut this whole program out and it will reduce the loss of 1978. However that would have condemned the express service to an uneconomic function forever, but by putting it in, going ahead and spending this money we could see that in 1981 and beyond we could run a level of express business between a limited number of terminals that would make money. We could be dead wrong in that; I hope we are not. We should get the

[Translation]

effectuées dans les services de comptabilité et d'administration et non pas du côté des travailleurs ou des mécaniciens d'atelier.

Il y a eu effectivement des dépenses ces dernières années: les chiffres que j'ai ici montrent qu'en 1979, nous avons dépensé 7.9 millions de dollars et en 1980, 4.7 millions de dollars nets. Il s'agit des coûts moins tous les profits éventuels. Nous espérons pouvoir les rentabiliser entièrement en 1981; cela fait partie de notre planification et voilà pourquoi nous pensons être en mesure de rentabiliser les 29 terminus. C'est très important. Pour ce qui est des compagnies américaines de camionnage, nous savons que celles qui sont bien gérées ont toutes un meilleur système informatique que le nôtre et nous sommes en retard par rapport à elles.

M. Dantzer: En d'autres termes, dans votre budget de 1979, avez-vous indiqué que la somme de 7.9 millions de dollars faisait partie des frais d'exploitation . . .

M. Bandeen: Cela correspondait au coût net d'installation du système TRACE.

M. Dantzer: C'est cela que je ne comprends pas. Vous avez dit qu'au cours des années le service exprès a essuyé des déficits importants, et qu'à cause de cela, vous voulez maintenant abandonner le service ou bien le raffiner; il est toutefois vrai que ce déficit a été causé en partie par les dépenses liées au système informatisé que vous êtes en train d'installer, et vous avez dit que vous ne vous attendiez pas à ce que ce système fonctionne bien avant 1980.

M. Bandeen: Les deux choses sont séparées dans nos livres; le déficit a augmenté sans ces dépenses.

M. Dantzer: Il semble que ce n'est ce qu'on lit dans votre rapport. Vous dites que les dépenses accrues découlent d'une augmentation de la charge de travail, de l'inflation, de l'expansion et de la mise en œuvre du système informatisé TRACE.

M. Bandeen: C'est exact.

M. Dantzer: Donc, les états financiers du service exprès sont gonflés par les frais de cet ordinateur dont vous n'attendiez rien de positif avant 1980. Vous venez maintenant nous dire que vous êtes obligé de vous débarrasser du service exprès parce qu'il coûte trop cher. Il me semble que vous aller trop vite.

M. Bandeen: Nous ne nous en débarrassons pas. Nous allons l'offrir d'une côte à l'autre du pays. Je veux insister là-dessus. Lorsque nous avons été confrontés aux problèmes en 1978 et 1979—le fait que nous dépensions 5,6,7, ou 8 millions de dollars pour installer un système informatisé dont le rendement était très bas à cette époque—nous avons longuement étudié la situation; la tentation était de supprimer tout le programme et ainsi réduire le déficit de 1978. Toutefois, en ce faisant, le service exprès n'aurait jamais pu être rentable; en décidant d'investir dans un système informatisé, nous nous sommes rendu compte qu'à partir de 1981 nous pourrions offrir un service exprès entre un nombre limité de terminus sans essuyer de pertes. Nous avons peut-être entièrement tort; j'espère que non. Toutes les améliorations devraient se faire

[Texte]

payoff in full in 1982. We get a small amount of it in 1981 because we are still reducing stock—there will be costs associated with that—but the big payoff will start in 1982, and it is an integral part of getting into this breakeven or profitable position that I was talking about earlier.

The Chairman: That is your time, I am sorry, Mr. Dantzer.

Mr. Dantzer: Thank you.

The Chairman: Before proceeding to Madam Côté, might I just remind members of the committee that at our last sub-committee meeting last week we had planned to hold a sub-committee meeting this evening at 7.30, but in view of the schedule of the committee and after discussions with representatives of the parties it has been decided to postpone that subcommittee meeting until Tuesday at 11 a.m., when we will consider further work of the committee.

I will go now to Madam Côté, followed by Mr. Oberle and that will complete this session of the committee meeting. We will meet again at 3.30 this afternoon, following these two questioners.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, j'aimerais qu'on parle ce matin de ce que nous vivons entre Via Rail et le CN. J'aimerais que vous puissiez nous donner par écrit, puis ce n'est pas tellement urgent, si nous avions ces renseignements avant le dépôt de votre rapport annuel de 1980, cela répondrait à ma demande et je pense que cela intéresserait chacun des membres du Comité d'avoir ces renseignements-là par écrit dans un document émanant du CN.

Alors, j'aimerais connaître les relations et le protocole d'entente qui existent entre le CN et Via Rail au sujet de l'utilisation du personnel. Cela répondrait aussi à une partie des questions qui ont été posées par mon collègue d'en face concernant, par exemple, un contrôleur de train de marchandises qui se retrouve sur un train de voyageurs. J'aimerais connaître aussi votre protocole d'entente pour l'utilisation et l'entretien des immeubles que vous partagez avec Via Rail; aussi l'entretien des wagons et des locomotives. Qui est responsable de quoi? L'entretien des voies ferrées naturellement. Et quand il s'agit du départ, je pense que je vais employer l'expression anglaise, "dispatch", qui décide de quoi en tout temps et en cas d'urgence? Si on tient compte de la réalité, celle qu'on vit dans l'Est du Canada en particulier, vous comprendrez que des cas d'urgence, on en a.

J'aimerais connaître aussi la politique qui existe entre Via Rail et le CN, parce qu'on entend beaucoup dire, moi-même je l'ai dit, qu'on avait l'habitude de donner priorité au transport des marchandises plutôt qu'au transport voyageur, dans le sens qu'on plaçait sur les voies d'évitement les trains de passagers pour laisser passer des trains de marchandises. J'aimerais comprendre ce fonctionnement-là.

[Traduction]

sentir en 1982. Cela commencerait déjà en 1981, car nous réduisons encore notre matériel roulant, et l'opération entraîne donc des dépenses, mais les améliorations se feront réellement sentir à partir de 1982. C'est un élément du processus qui nous permettra de rentrer dans nos frais ou d'en faire un service rentable, comme je le disais tout à l'heure.

Le président: Je regrette, monsieur Dantzer, mais votre temps est écoulé.

M. Dantzer: Merci.

Le président: Avant de passer à M^{me} Côté, je voudrais rappeler aux membres du Comité que lors de la dernière réunion du sous-comité, la semaine dernière, nous nous étions entendus pour réunir encore le sous-comité ce soir à 19 h 30; vu l'horaire du Comité et après avoir discuté avec les représentants des différents partis, on a décidé de remettre cette réunion du sous-comité à mardi prochain à 11 heures, lorsque nous étudierons le travail futur du Comité.

J'invite maintenant M^{me} Côté à prendre la parole, suivie de M. Oberle, après quoi nous lèverons la séance jusqu'à 15 h 30 cet après-midi.

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen, this morning I would like to discuss the situation between Via Rail and CN. Since my question is not terribly urgent, I would like to have your answers in writing; if you could provide the information before tabling your 1980 annual report, I would be quite satisfied, and I would think that all members of the Committee would be interested in receiving that information in writing in a CN document.

I would like to know what relationship and what agreement exist between CN and Via Rail for the use of personnel. This would also partly answer questions asked by my colleague across the table about a freight train conductor working on a passenger train. I would also like to know about your agreement concerning the use and maintenance of buildings which you share with Via Rail; also for the maintenance of cars and locomotives. Who is responsible for what? Of course, I also include the tracks themselves. And as far as dispatching is concerned, who makes decisions on a regular basis and in emergency situations? If you look at the situation in eastern Canada in particular, you will see that emergency situations arise frequently.

I would also like to know what policy exists between Via Rail and CN; we have often heard it said, and I have said it myself, that the tradition was to give priority to freight trains rather than passenger trains, in that passenger trains were put on sidings to let freight trains go by. I would like to understand how that works.

[Text]

• 1200

Maintenant, dans un autre ordre, il s'agit des biens que vous avez vendus à VIA Rail, c'est-à-dire des locomotives, des wagons, des choses comme cela. Je voudrais connaître les conditions de vente et les prix qui ont été payés par VIA Rail au CN pour cela.

Monsieur Bandeen, dans votre rapport annuel de 1979 les états financiers nous donnent des recettes d'un peu plus de 3.25 milliards de dollars et des bénéfices nets de plus de 200 millions de dollars. Je suis allée voir un peu partout et avec beaucoup d'attention, mais votre rapport annuel n'indique pas quelle est la part des sommes d'argent qui vient du gouvernement du Canada. Je sais que le gouvernement subventionne une partie des transports, ne serait-ce que pour les grains qui viennent de l'Ouest, par exemple. J'aimerais aussi connaître la part des sommes qui vous vient de VIA Rail dans ce que j'appellerais, étant donné ma piètre connaissance de la réalité, le contrat de service entre les deux sociétés de la Couronne.

J'aimerais aussi savoir quelles dépenses vous fait faire VIA Rail, si je peux m'exprimer ainsi, par l'utilisation commune des voies, des locomotives et des services que vous donnez. Par exemple, je ne sais pas si VIA Rail est équipé de charrettes pour l'entretien des voies ferrées durant l'hiver.

Alors, j'aimerais savoir tout cela et j'aimerais, si c'était possible, que cela apparaisse dans votre rapport de 1980, dans vos états financiers, même s'il s'agit de deux sociétés de la Couronne complètement distinctes. Dans l'esprit des citoyens, vous le savez aussi bien que moi, il y a une confusion totale.

Peut-être serait-il important d'indiquer ce que vous coûte VIA Rail et ce que VIA Rail paie aussi, bien que depuis trois ans déjà ces sociétés-là soient distinctes. Sur chacune de vos gares, on voit encore «CN Terminal», bien qu'elles soient utilisées par des passagers.

Je ne sais pas quand ce problème-là sera réglé, mais je sais que vous allez négocier en avril 1981, je pense, tout votre contrat de service avec VIA Rail. J'aimerais pouvoir mieux parler des deux sociétés de la Couronne.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Merci, monsieur Bandeen.

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Thank you Madam Côté. Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: Well, most of the questions you have asked you wished a written reply to, which I am sure we can give you. I think I could touch on some of the points, but I think maybe it would be better if it were all written out. On the employee side, I just want to make it crystal clear that the operating employees of the train, the engineers, the conductor, the trainmen are all our employees. They are not VIA, but the on-board people serving in the cars, the sleeping cars and the parlour cars are all VIA employees. The equipment we run is all VIA; we sold it to VIA. Occasionally they lease some power from us to run the trains when there is a shortage of power.

[Translation]

Now, to move on to something else, I would like to discuss the equipment you sold to VIA Rail, the engines, the cars, and other such equipment. I would like to know what the conditions of sale were and what prices VIA Rail paid CN for that equipment.

Mr. Bandeen, in your 1979 Annual Report, your financial statements show revenues of a little more than \$3.25 billion and net profits of over \$200 million. I read through your report quite carefully, but did not find in it any mention of the amount of money coming from the Canadian government. I know that the government provides partial subsidies to transportation, if only for grain shipments from the west. I would also like to know what amounts you received from VIA Rail through what I, with my meagre knowledge of the situation, would call service contracts between the two Crown corporations.

I would also like to know what expenses you incur because of VIA Rail, for instance through the common use of trucks and engines and through the services you provide. For instance, I do not know if VIA Rail has its own snowplows to maintain the tracks during the winter season.

I would like to get all of that information, and if possible, I would like to see it appear in your 1980 report, in your financial statements, even if the two Crown corporations involved are entirely separate. You know as well as I do that for the average Canadian, there is no difference between the two corporations.

It might perhaps be important to show what VIA Rail costs you and also what VIA Rail pays you, even though the two corporations have been quite separate for the past three years. All of your stations still have signs saying "CN Terminal" even though they are used by passenger trains.

I do not know when that problem will be resolved, but I do know that you will be negotiating your service contract with VIA Rail in April 1981, I believe. I would like to get a clear picture of the two Crown corporations.

Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Bandeen.

Le président suppléant (M. Ellis): Merci, madame Côté. Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Eh bien, vous avez demandé une réponse écrite à la plupart de vos questions; je suis sûr que nous pourrions vous la donner. Je pourrais peut-être parler brièvement de certaines de ces choses, mais je crois qu'il serait mieux de fournir une réponse écrite complète. Pour ce qui est des employés, il faut préciser que le personnel opérationnel d'exploitation du train, conducteurs, chefs de train, et cheminots, sont nos employés. Ils ne sont pas les employés de VIA; par contre, le personnel qui travaille sur les trains, qui offre le service dans les wagons, les wagons-lits, et les voitures-salons, sont tous des employés de VIA. Tout leur matériel appartient à VIA; nous l'avons vendu à VIA. De temps à autre, lorsque VIA a besoin de locomotives supplémentaires, il nous les loue.

[Texte]

As to what VIA pays us annually in the way of rent and to cover our costs, we can certainly produce that very easily for you, no problem. VIA becomes one of our large customers under this arrangement, and I am surprised that the 1979 annual report does not show government subsidies. We do not receive that much government subsidies. We receive some for branch lines in western Canada primarily, although some of them are in eastern Canada as well, but the majority are western, for running uneconomic lines and we received a subsidy for moving grain in eastern Canada from the bay ports to Halifax and St. John. I am pointed out that on page 41 of the annual report, the English version—I do not have the French one immediately handy . . .

Mrs. Côté: You are right.

Mr. Bandeen: . . . it shows the government payments in the various years.

Mrs. Côté: Okay, thank you very much. Mr. Bandeen, maybe you are right. Vous pourriez me répondre par écrit, plutôt que de me donner une réponse à tout cela immédiatement, parce que j'aimerais aborder un autre sujet avec vous. Je m'excuse de ne pas m'être rendue jusqu'à la page 41 au sujet des renseignements sur la participation du gouvernement du Canada.

• 1205

J'aimerais parler de l'entente que vous avez conclue au sujet du transport des marchandises dans l'Est avec les entreprises Bussières. Moi aussi j'ai été un peu étonnée que vous y soyez arrivé. Mais enfin, j'espère que chacun de nous se portera mieux du fait de cette entente et que la situation s'améliorera. J'ai quand même certaines inquiétudes quant aux coûts du transport que cela pourrait entraîner.

Si vous pouviez m'expliquer une situation que quelqu'un m'a rapportée, j'en serais heureuse. Par exemple, pour un de vos clients qui demeure à Mont-Joli, un colis de 25 livres qui est transporté sur un premier camion entre Québec et Rimouski, cela coûte \$9.85. Il sera transféré sur un autre camion par une autre compagnie et il sera transporté probablement par une autre compagnie et votre client de Mont-Joli paiera \$9.35 pour la distance entre Rimouski-Mont-Joli. Or, vous comprendrez que ce sont des frais absolument prohibitifs pour l'expédition d'un petit colis de 25 livres et je dois dire aux gens: envoyez-le par l'autobus Voyageur; d'abord, cela prendra moins de temps et cela coûtera certainement moins cher.

J'aimerais comprendre le fonctionnement de cela, monsieur Bandeen, et essayer de voir si une société de la Couronne comme le CN conclut des ententes ou se porte acquéreur de compagnies de transport dans nos régions pour rationaliser le service et le rendre un peu plus efficace; parce que selon les arguments que le CN nous apporte, je voudrais savoir à quel point les citoyens eux en seront les bénéficiaires finalement.

Mr. Bandeen: As I understand, the thrust of the question is that with the reduction of terminals by CN in a territory that

[Traduction]

Pour ce qui est de ce que VIA nous paie par an à titre de location et pour couvrir nos frais, il est certain que nous pouvons vous fournir ces renseignements très facilement, sans aucun problème. Selon notre entente, VIA est un de nos gros clients. Je m'étonne d'apprendre que le rapport annuel de 1979 ne fait pas état des subventions du gouvernement. Nous ne recevons pas beaucoup en subventions du gouvernement. Nous recevons surtout de petites subventions pour les voies secondaires dans l'Ouest du Canada, bien qu'il y en ait également dans l'Est du Canada, mais la majorité est dans l'Ouest, et les subventions sont accordées pour payer le service sur les voies non rentables et pour le transport des grains dans l'Est du Canada, des ports à Halifax et Saint-Jean. On vient de me dire que tous ces renseignements se trouvent à la page 41 de la version anglaise du rapport annuel—je n'ai pas la version française sous la main . . .

Mme Côté: Vous avez raison.

M. Bandeen: . . . on y voit les subventions accordées par le gouvernement au cours des différentes années.

Mme Côté: D'accord, merci beaucoup, monsieur Bandeen, vous avez peut-être raison. Rather than giving me an answer on this right away, you could give me a written answer, because I would like to discuss another subject with you. I would like to apologize for not having looked as far as page 41 to find the information on subsidies from the Canadian government.

I would like to discuss the agreement you reached for free transportation in the east with les entreprises Bussières. I was also somewhat surprised that you had managed it. However, I do think that the agreement will have a positive effect on all of us, and that the situation will improve. Nonetheless, I am somewhat concerned about the transportation costs which might result from this agreement.

If you could explain a situation that was reported to me, I would be most pleased. For instance, a customer living in Mont Joli would pay \$9.85 for transportation of a 25-pound parcel between Quebec City and Rimouski on a truck. The parcel would then be transferred to another truck by another company, and probably transported by another company; your Mont Joli client would pay \$9.35 for the distance between Rimouski and Mont Joli. You will understand that this is an absolutely prohibitive amount for sending a small 25-pound parcel; I find I must tell people to send their parcels by Voyageur's express service; in the first place, it is faster, and it is bound to be cheaper.

Mr. Bandeen, I would like to understand how that works, and to try and see whether a Crown corporation like CN makes agreement or buys transportation companies in our regions to rationalize the service and to make it a lot more efficient; because according to CN's arguments, I would like to know to what extent the people in these areas will end up profiting from the situation.

M. Bandeen: Si j'ai bien compris, cette question a trait à la réduction du nombre de terminus du CN dans une région qui

[Text]

used to be served by the Canadian National Express, there was one rate. Now it has to go to a mainline point on the CN or to one of the terminals existing and then go on from there on an add-on rate by the local trucker. And this, in some cases, will greatly increase the cost or could greatly increase the cost. We have looked at this obviously, and we have looked at where the increases and the decreases come. There are decreases. The last time I was here I made reference to them and it produced a bit of laughter, but there are decreases as well as increases.

I have in front of me a publication of a group called The Atlantic Provinces Transportation Commission. This is an organization in Moncton, New Brunswick, run by a gentleman named Craig Dixon, who keeps a weather eye on rates and transportation and what is going on particularly in the Atlantic provinces, but he applies it to the rest of Canada as well. He has never been particularly friendly to the Canadian National or to any large shipper. He looks at his job in protecting the small shipper. But he has written in something called *Tips and Topics*, that is December, 1980, an analysis of our changes in rates, and he comes out very favourably. He thinks what we are doing is not inhospitable to the Atlantic region. He basically says small packages such as your 25 lb. parcel should go by alternate means; that the CN express cannot handle these efficiently and should not be in them. He looks at traffic that is above—and I have forgotten; he has it fairly well outlined here—I think it is above 100 lb. or maybe 200 lb. He takes samples moving all throughout the Atlantic region. He finds that of his 500-plus samples, 30 per cent of the rate increased, 21 per cent declined and the remainder, which is about 48 per cent, stayed the same, and that the increases averaged less than 10 per cent and the declines were bunchy in his viewpoint. They were just that much better. And these were all in cases of weights where there was an add-on by another trucking company. So we are very pleased with this. I do not know whether it would be of interest to the committee or not, but I have a Xerox copy here. I am afraid it is only in English. I do not think they publish in both languages. It is an analysis of the effects of rates covering the whole of the Atlantic provinces—not done by us, done by somebody who usually gives us a very difficult time.

• 1210

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Dr. Bandeen, we will give this to the secretary and ask her to photocopy it—a couple of times, anyway—for anyone who does want it.

Mrs. Côté, you have a couple of minutes left.

Mme Côté: Monsieur Bandeen, quand on parle d'autres modes de transport... C'est beau dire, mais c'est moins facile à réaliser et on revient à ma question lorsqu'on s'était vu au mois de décembre, avant le 18 décembre, je pense, alors qu'on avait essayé d'explorer les possibilités qu'on puisse faire une entente avec VIA Rail concernant justement ce genre de petits colis là et en arriver à des tarifs qui soient compétitifs. Parce que ce n'est pas tout le monde qui va faire transporter à la journée ou à l'année des choses qui vont peser 500 livres ou

[Translation]

était desservie auparavant par les services de messageries du CN et où il y avait un seul tarif. Maintenant, les colis sont transportés à un endroit sur une voie principale du CN ou à l'un des terminus encore existant, pour être transportés par la suite, à un tarif supplémentaire, par le camionneur local. Dans certains cas, cela entraîne une augmentation importante du coût. Évidemment, nous avons étudié cette question, pour voir où il y a des augmentations ou des diminutions. Il y a des diminutions. La dernière fois que je suis venu devant ce Comité, j'en ai parlé; cela a fait rire le monde. Mais il y a des diminutions ainsi que des augmentations.

J'ai devant moi un document publié par un groupe qui s'appelle The Atlantic Provinces Transportation Commission. C'est un organisme de Moncton, Nouveau-Brunswick, dirigé par un certain Craig Dixon, qui étudie les tarifs des transports dans les provinces de l'Atlantique, bien qu'il tienne compte également du reste du Canada. Il n'a jamais été très sympathique envers le Canadien National ni les autres grands expéditeurs. Il considère que c'est son travail de protéger les petits expéditeurs. Mais en décembre 1980, dans un document qui s'appelle *Tips and Topics*, il a fait une analyse de nos changements de tarifs, et ses conclusions sont très positives. Il croit que ce que nous faisons n'est pas mauvais pour la région de l'Atlantique. En gros, il dit que les petits colis, comme le colis de 25 livres dont vous avez parlé, devraient être transporté par d'autres moyens; que les messageries CN ne peuvent pas s'en occuper de façon efficace, et qu'elles devraient donc transporter les colis à partir de 100 livres, ou 200 livres. Cette compagnie échantillons de toutes les marchandises transportées dans la région de l'Atlantique. Son plus de 500 échantillons, pour 30 p. 100 le tarif a augmenté, pour 21 p. 100 le tarif a diminué, et pour le reste, environ 48 p. 100, le tarif est resté le même; en moyenne, les augmentations étaient de moins de 10 p. 100, et les diminutions étaient regroupées. La situation était améliorée. Et dans tous les cas qu'il a étudiés, un tarif supplémentaire rajouté par un autre camionneur. Nous sommes donc très satisfaits. Je ne sais pas si cela intéresserait les membres du comité, mais j'en ai une copie Xerox ici, malheureusement, en anglais seulement. Je ne pense pas qu'ils publient dans les deux langues. Il s'agit d'une analyse des conséquences de ces barèmes, sur l'ensemble des provinces de l'Atlantique; cette analyse n'a pas été faite par nous, mais par quelqu'un qui est généralement très dur avec nous.

Le président suppléant (M. Ellis): Monsieur Bandeen, nous allons demander à la greffière de faire des photocopies pour ceux qui en voudront.

Madame Côté, il vous reste quelques minutes.

Mrs. Côté: Mr. Bandeen, it is easy to talk about other modes of transportation, but it is less easy to act. The last time we met, before December 18, we tried to assess the possibilities of an agreement with VIA Rail about fixing competitive rates for small parcels, because everybody is not shipping parcels weighing more than 500 pounds. So, we have to adjust to reality. I cannot understand why, in remote or low-density areas, VIA Rail, the CN or the Canadian Transport Commis-

[Texte]

plus. Alors, il faut quand même tâcher de s'adapter à une réalité. Je comprends difficilement qu'on ne puisse pas, dans les régions excentriques ou à faible densité de population qui sont réparties sur de très grandes distances, arriver à faire en sorte que VIA Rail, le CN ou la Commission canadienne des transports trouvent une solution pour permettre qu'on ajoute aux wagons de passagers de VIA Rail des wagons qui puissent transporter des petits colis etc., des marchandises périssables, dans des conditions...

Parce que c'est vrai de dire que les trains de voyageurs arrêtent partout en que, en tout cas quand cela va bien, ça voyage assez vite. Alors, c'est là que ça prend moins de temps et que ça pourrait coûter meilleur marché.

Je trouve cela aberrant qu'on ne puisse pas faire l'effort d'étudier cela et d'essayer de trouver une solution qui réponde au problème des citoyens.

On les oblige à des coûts qui deviennent prohibitifs ou à se servir d'autres modes de transport qui sont beaucoup moins sécuritaires et qui coûtent plus cher. Alors, si vous aviez des idées là-dessus, remarquez que je trouverais ça extrêmement intéressant. Si vous pensez qu'on devrait en saisir la Commission canadienne des transports pour forcer leur réflexion aussi... j'attends vos suggestions là-dessus.

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Thank you, Madam Côté.

Dr. Bandeen, you might keep your answer very, very brief, under the circumstances.

Mr. Bandeen: This follows on the question of December, as you say. We are preparing an answer for that question. I believe the specific was clams from Moncton to Rimouski by train. The reason we cannot use VIA Rail easily is if we use it we have to have a man there to put it on, take it off, be responsible for it, and the costs become unusually high for the volume of traffic. However, VIA is looking at whether they can do it, and we are in the middle of discussions with them right now. I am hoping to get back to you with an answer within a few days. But CN Express cannot go and contract with VIA Rail, because it involves us and our own people in all these places. If VIA want to do it on their own, as part of their baggage service, then that is something for which they can make the arrangements with the local shipper.

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Thank you, Dr. Bandeen.

Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, I would like to talk to you a little about the railway's plans in central British Columbia, and what you expect to be the challenge in the 1980's for the railway, once you have done your double-tracking through Red Pass junction, to continue on to Prince Rupert. I also would like to ask you to make a few comments on the prospect of becoming involved with the British Columbia Railway in providing access for the north-east coal to the Port of Prince Rupert. I would like to know how your discussions are going with the B.C. government and the British Columbia Railway. I would like to know what your general views are about the British

[Traduction]

sion do not find a solution to provide additional cars to VIA Rail passenger trains, for small parcels and perishable goods.

It is true that passenger trains stop everywhere and, when everything goes right, it is pretty fast. So, by providing additional cars to passenger trains, it would be faster and cheaper.

I cannot understand why we do not try to find a solution to this problem.

Customers either have to pay very high rates or use other modes of transportation which are less safe and more expensive. Do you have any comments? Do you think we should refer this problem to the Canadian Transport Commission to have them find a solution? Do you have any suggestions?

Le président suppléant (M. Ellis): Merci, madame Côté.

Monsieur Bandeen, je vous demanderai d'être très bref, étant donné les circonstances.

M. Bandeen: Nous sommes toujours en train de préparer une réponse à la question que vous avez posée en décembre. Il s'agissait, si je me souviens bien, du trajet précis de Moncton à Rimouski. La raison pour laquelle nous ne pouvons pas utiliser Via Rail est bien simple; il nous faudrait y poster un employé pour charger ces colis, les décharger et en prendre soin; le coût serait certainement très élevé, étant donné le volume limité. Toutefois, VIA étudie cette possibilité et nous sommes en pourparlers avec elle à cet égard. J'espère pouvoir vous fournir une réponse dans les prochains jours. CN Express ne peut pas passer un contrat avec VIA Rail, il nous faudrait alors avoir des employés dans toutes les gares. Si VIA veut se charger de cela, dans le cadre de son service bagages, c'est elle qui s'arrangera avec l'expéditeur local.

Le président suppléant (M. Ellis): Merci, monsieur Bandeen.

Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, je voudrais vous parler un peu des plans de votre société dans le centre de la Colombie-Britannique. J'aimerais également savoir quel défi vous aurez à relever dans les années 1980, une fois que vous aurez terminé le dédoublement de la voie, jusqu'à Red Pass et Prince Rupert. J'aimerais également savoir ce qu'il en est de votre association éventuelle avec la Société des chemins de fer de Colombie-Britannique, pour assurer le transport du charbon du nord-est jusqu'au port de Prince Rupert. J'aimerais savoir où en sont vos discussions avec la société de chemins de fer de Colombie-Britannique, et avec le gouvernement de cette province. J'aimerais connaître

[Text]

Columbia rail strategy, without committing you to making any comment beyond the policy. Are the ministers and railway involved in active discussions with the British Columbia government with respect to having the CNR move into an ownership position with the BCR in either all or part of their rail network? Failing that, are there any active discussions with respect to running rights? This situation whereby the national railways look at the BCR as a foreign railway because there are no official or boardroom connections has been rather detrimental to industry in central British Columbia. One example is that the BCR is not allocated any hopper cars and the grain farmers in the Peace River Country are either shipping with conventional cars or by the Northern Alberta Railway around by Edmonton, which is sort of a roundabout way.

• 1215

However, what I am mainly interested in is this matter with regard to the coal. You were at a meeting in Calgary and you undertook to examine the railway's position with respect to either producing that expansion to the Sukunka coal yourself or doing it jointly with the BCR. Where is that discussion at this point?

Mr. Bandein: To answer your questions generally, the line that we have from Red Pass Junction to Prince Rupert through Prince George was built by the Grand Trunk Pacific back in 1910 or 1915. The bridges all have 1913 stamped into the end of them. It was extremely well built for that time and it still is in good shape. The bridges are still in excellent shape. It has been under-utilized ever since, because indeed that was going to be the western terminus of the Grand Trunk Pacific and when the two were put together, the Canadian Northern Grand Trunk Vancouver developed.

So the basic plant is there. It will require upgrading if we are going to move large volumes of traffic, but it is much cheaper and much easier to do that than it is to upgrade the one going south. It is a different order of magnitude. We can change signalling, extend sidings and put heavier rail and heavier ballast in. Indeed, we are prepared to do so if the volume of traffic arises.

What looks to be coming in the future is the grain elevator at Prince Rupert, at Ridley Island. That will require some expenditure of money. However, again we are back to the problem of grain being essentially a non-commercial operation. It is difficult to spend huge amounts of money on the movement of grain. We just do not have it. However, we can, with some small modifications, move that volume of grain on the existing track.

The next big movement which will involve large capital expenditures is the northeast coal. As it is now planned, if we pick it up at Prince George to take it to Prince Rupert, we will have essentially to rebuild large segments of that line. We are looking at hundreds of millions of dollars—perhaps \$200 million would be an estimate at the beginning—to stabilize the line, to put in the heavy rail required and for all of the other aspects for moving that type of coal. As you probably know, we have had long discussions on who would build the railway

[Translation]

voire opinion quant à la stratégie de la société British Columbia rail. Les ministres et la société ferroviaire discutent-ils activement avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, de la possibilité que la société Canadien National se porte acquéreur d'une partie ou de l'ensemble du réseau ferroviaire de la BCR? Dans la négative, discute-t-on activement des droits d'administration? La société de chemin de fer national considère la BCR comme un réseau étranger puisqu'il n'y a aucune relation officielle entre les conseils de direction, et cette situation nuit passablement à l'industrie de la région centrale de la Colombie-Britannique. Par exemple, la BCR ne se voit accorder aucun wagon trémie et les producteurs céréaliers de la région de Peace River expédient leurs récoltes soit dans des wagons ordinaires, soit par la société Northern Alberta Railway, en passant par Edmonton, ce qui est moins pratique.

Toutefois, ce qui m'intéresse surtout, c'est la question du charbon. Vous avez assisté à une réunion à Calgary et vous vous êtes engagé à étudier la position des sociétés ferroviaires, à savoir si vous deviez vous-même construire cette voie vers le charbon de Sukunka, ou si vous deviez le faire en collaboration avec la BCR. Où en est la discussion à l'heure actuelle?

M. Bandein: Je vais répondre à vos questions de façon générale. La voie que nous avons de Red Pass Junction à Prince Rupert en passant par Prince George, a été construite par la Société du Grand Trunk Pacific, vers 1910 ou 1915. Les ponts portent tous la date de 1913. C'était une excellente construction pour l'époque et la voie est encore en bon état. Les ponts sont encore en excellent état. Ces ouvrages ont été sous-utilisés depuis lors, puisque cela devait être là le terminus ouest de la Grand Trunk Pacific, et lorsque ces deux sociétés ont été regroupées, il en est résulté la société Canadian Northern Grand Trunk Vancouver.

Les ouvrages de base sont donc en place. Il faudra les améliorer si on veut les utiliser intensivement, mais cela coûterait beaucoup moins cher et serait beaucoup plus facile que d'améliorer la voie vers le Sud. Il s'agit d'un ordre de grandeur bien différent. Nous pouvons changer la signalisation, ajouter des voies de garage, poser des rails et du ballast plus lourd. De fait, nous sommes disposés à le faire si le trafic augmente.

Il semble qu'à l'avenir il y aura un élévateur à grains à Prince Rupert, près de Ridley Island. Il faudra y dépenser de l'argent. Toutefois, rappelons-nous que le problème, c'est que le transport des céréales est essentiellement une opération non commerciale. Il est difficile de dépenser des sommes énormes sur le transport des céréales. Nous n'avons tout simplement pas les ressources. Toutefois, avec quelques petites modifications, nous pourrions transporter ces céréales sur les voies existantes.

Le prochain grand événement qui entraînera de grandes dépenses d'investissement, c'est le charbon du nord-est. Avec les plans actuels, si nous amenons du charbon de Prince George à Prince Rupert, il nous faudrait essentiellement reconstruire d'importantes parties de ce tronçon. Nous prévoyons un investissement de centaines de millions de dollars—au départ on peut peut-être prévoir deux cents millions de dollars—pour stabiliser la voie, pour poser les rails lourds qui s'imposent, et pour effectuer toutes les autres améliorations

[Texte]

into the northeast coal. At one point we were asked to look at it and make an estimate of the cost and what rates we would have to charge. It was decided by the governments, I think principally the provincial government, that this cost was too much and that a large portion of the cost should be borne by the taxpayers through the government so they decided if they were going to be putting up a large share of the cost of construction of this new railway that they indeed should own it, and it should be a part of the British Columbia Railway.

• 1220

That is where we stand now. We were asked by the coal producers to quote a rate. There have been negotiations going on now for months between ourselves and the coal producers. I think we have come up with a rate that the coal producers are happy with. The coal producers have been in Japan on and off for six months. They are there now. We have hoping to get some word from them yesterday. I did not; it may have come, but I have not caught up with it. The total go-or-no-go bid on northeast coal is dependent on the Japanese accepting the package which involves the rail rate, the concessions that both railways have made, the construction of the new railway, the operation of Ridley—the federal government will be underwriting the cost there for some time—and all the other costs that go in.

I am still very optimistic that a solution will come out of it, but we should know fairly soon.

As to discussions with British Columbia Railway, or the Province of British Columbia, about CN operating the British Columbia Railway, there are none going on now. There were a some number of years ago when Mr. Barrett was premier of the province. I went and saw him and offered our help in operating the railway since he publicly seemed to be finding difficulties. They never took us up on it. I did the same when Mr. Bennett became premier, but he did not take us up on it either. They looked at it and I think they wanted to continue running the railway. The British Columbia Railway has improved in the last few years. The financial results are showing quite significant improvement.

There are and will be problems in the operation of that railway and the interfacing with the various transcontinental railways; however I think even these are improving. We are working out a car supply for their lumber movement—a large amount of it will be going out of Prince George rather than down through the south end of the line. As you probably know the line at the south end has very difficult grades, and it is extremely expensive to operate in the last few miles into Vancouver because of the grades. So we are taking a lot more traffic out through the north end.

[Traduction]

nécessaires au transport de ce type de charbon. Comme vous le savez sûrement, nous avons eu de longues discussions pour savoir qui construirait la voie ferrée pour atteindre le charbon du nord-est. A un certain moment donné, on nous a demandé d'étudier la situation et de faire une évaluation des frais que nous devrions imposer. Les gouvernements, et principalement le gouvernement provincial, ont décidé que les coûts étaient trop élevés et qu'une importante partie des frais devaient être absorbés par les contribuables, par l'intermédiaire du gouvernement. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a alors décidé que puisqu'il devrait absorber une large part des coûts de construction de cette nouvelle voie ferrée, il devait en être propriétaire et que cela devrait faire partie du réseau de la British Columbia Railway.

C'est la situation actuelle. Les producteurs de charbon nous ont demandé de leur donner une évaluation du tarif. Nous négocions depuis des mois avec les producteurs de charbon. Je crois que nous leur avons présenté un tarif qui les satisfait. Ils sont allés au Japon plusieurs fois au cours des six derniers mois. Ils sont là-bas présentement. Nous espérions avoir des nouvelles d'eux hier. Je n'ai rien entendu; nous l'avons peut-être reçue, mais je n'ai entendu parler de rien. Pour que l'exploitation du charbon du nord-est se réalise il faudrait que les Japonais acceptent l'ensemble des propositions, ce qui comprend le tarif ferroviaire, les concessions que les deux sociétés ferroviaires ont faites, la construction d'une nouvelle voie ferrée, le fonctionnement à l'île Ridley,—le gouvernement fédéral absorbera les faits pendant un certain temps,—et tous les autres frais que cela entraîne.

Je suis très optimiste quant à l'adoption d'une solution, mais nous devrions bientôt savoir à quoi nous en tenir.

Il n'y a présentement aucune discussion avec la *British Columbia Railway* ou avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, quant à la possibilité que le CN administre la British Columbia Railway. Il y a eu des discussions il y a quelques années alors que M. Barrett était premier ministre de la province. Je suis allé le voir et je lui ai offert notre aide dans l'administration de cette société ferroviaire puisqu'il avait publiquement exprimé certaines difficultés. Ils n'ont jamais accepté notre offre. J'ai refait la même chose lorsque M. Bennett est devenu premier ministre, mais il n'a pas accepté non plus. Je pense que ce gouvernement veut continuer d'administrer cette société ferroviaire. La British Columbia Railway s'est améliorée au cours des dernières années. Les résultats financiers sont beaucoup meilleurs.

L'administration de cette société ferroviaire et les relations entre ce réseau et d'autres sociétés ferroviaires trans-continentales ont posé des problèmes et continueront de le faire à l'avenir. Toutefois, je crois qu'il y a des améliorations même à ce chapitre-là. Nous préparons une entente sur la fourniture de wagons pour le transport du bois,—une bonne part de ce bois sera transporté par Prince George, plutôt que par la partie sud du réseau. Comme vous le savez probablement, in y a des pentes très raides vers le sud, et pour cette raison, les frais de fonctionnement sont extrêmement élevés dans les derniers

[Text]

The movement of grain out of the Peace River area is going to be a problem as long as grain is not on a commercial basis. It just becomes about that simple. They do not qualify, if I remember correctly under the Crows Nest grain—they are not forced to charge that—so who in the world is going to move grain through a company that is charging four or five times what the NAR charges by law. Once that is corrected, and the railways are paid on a compensatory basis, I think there will be a rationalization of the grain movement out of that area.

As you probably know we have purchased the CP's half of the northern Alberta railways; that takes effect on January 1. We purchased the railway and amalgamated it with the CN, so it is now a division of CN. It is not a separate company. That was done for financial and other reasons.

Mr. Oberle: The BCR is charging the Crows rate for shipping Peace River grain, but the government has not yet come to grips with the reality that nobody could afford to be shipping grain by BCR if they were charging commercial rates. So they have to and have been, ever since the railway was extended to the Peace River area in 1958, charging the same rate in competition with the CN and the CPR. But the government has never seen fit to allocate hopper cars to the BCR and has taken the position that the BCR should be buying their own hopper cars, although the other railways are being allocated cars that are paid for by the taxpayers and the farmers themselves. You do not know of any new developments in that area?

Mr. Bandeen: No, I do not.

Mr. Oberle: It just treats us like second-class citizens. You would agree with that, would you not?

• 1225

Mr. Bandeen: I think the two methods of subsidy that we get to offset some of the loss we incur on moving grain: one is the equipment provided by the federal government. The second is the payment on these uneconomic branch lines, and that is quite significant. That amounts to over \$100 million a year in payments to run these thin-density branch lines. While all of that is not occasioned by grain, a great deal of it is and I am not aware that either of these apply to B.C. Rail.

Mr. Oberle: BCR is not getting any payment for uneconomic branch lines. They are running the line up to Fort Nelson, and it is certainly not economic. It never has been, nor has any other extension that the BCR ever undertook been economic in the first instance. Eventually, one hopes, the economy will grow around the railway and if governments are doing what they should be doing, that is use the railroads an important development in industrial . . .

[Translation]

milles avant d'arriver à Vancouver. Nous réacheminons donc beaucoup de wagons vers le tronçon nord.

Tant que le transport des céréales ne sera pas une opérations commerciale, le déplacement des céréales à l'extérieur de la région de Peace River constituera un problème. C'est très simple. Sauf erreur, ils ne sont pas touchés par l'entente de la Passe-du-Nid-de-Corbeau,—ils ne sont pas forcés d'imposer ce tarif,—alors qui donc confiera le transport de ses céréales à une société qui demande quatre ou cinq fois plus que ce que la NAR doit demander en vertu de la loi? Les sociétés ferroviaires sont payées par compensation et une fois cette situation réglée, je crois qu'il y aura une rationalisation du transport des céréales vers l'extérieur de cette région.

Vous savez probablement que nous avons acheté la partie du réseau de la société Northern Alberta Railways appartenant au Canadien Pacifique; cette transaction entre en vigueur le 1^{er} janvier. Nous avons acheté cette société qui est devenue une division du CN. Ce n'est pas une société distincte, pour des raisons financières et autres.

M. Oberle: La BCR impose le tarif du Nid-de-Corbeau pour le transport de céréales de Peace River, mais le gouvernement ne s'est pas encore rendu compte que personne ne pourrait se permettre d'expédier des céréales sur le réseau de la BCR, si cette société imposait un tarif commercial. Alors depuis l'extension de la voie ferrée jusqu'à Peace River en 1958, le gouvernement a dû imposer le même tarif, pour faire concurrence au CN et au CP. Toutefois, le gouvernement n'a jamais jugé bon d'accorder des wagons-trémies à la BCR et on s'est dit que cette société devrait acheter ses propres wagons-trémies, même si d'autres sociétés ferroviaires se voient accorder des wagons payés par les contribuables et les agriculteurs eux-mêmes. Vous n'êtes au courant d'aucune nouvelle dans ce domaine?

M. Bandeen: Non.

M. Oberle: Nous sommes traités comme des citoyens de deuxième ordre. Vous êtes d'accord, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Il y a deux méthodes de subventions qui nous permettent d'effacer les pertes occasionnées par le transport des céréales: d'abord, il y a l'équipement fourni par le gouvernement fédéral. Deuxièmement, il y a le paiement de compensation pour les tronçons non rentables, ce qui est assez considérable. Cela représente \$100 millions par année pour offrir le service sur ces tronçons à faible densité. Même si toutes les pertes ne découlent pas du transport des céréales, cela représente une bonne part du déficit, et à ma connaissance, ces deux méthodes ne s'appliquent pas à la BCR.

M. Oberle: La BCR ne reçoit aucune compensation pour les tronçons non rentables. Cette société offre le service jusqu'à Fort Nelson, ce qui n'est certes pas profitable. Ce tronçon n'est pas rentable, pas plus que toutes les autres extensions du BCR ne l'ont été en premier lieu. Ils espèrent qu'éventuellement l'économie croîtra autour de la voie ferrée et que, si les gouvernements font bien leur travail, s'ils utilisent la voie ferrée comme important outil de développement industriel . . .

[*Texte*]

Mr. Bandeen: If I could suggest it, the solution, I think, to the grain is if you would support us in trying to get a correction to the crown rate. Then we would both be happy.

Mr. Oberle: I might think about that if you would support me in convincing the minister that he should allocate some hopper cars to my farmers in the Peace River country on the same basis that they are allocated to you. It just simply is not fair and I realize that it is beyond your jurisdiction to bring a solution to that problem.

I am interested in your statement where you are saying basically that the infrastructure between Red Pass or Prince George and Prince Rupert is adequate to accommodate the new grain terminal on the west coast—you have to make some improvements—but it would not be adequate to also accommodate the coal from the Sukunka area.

Mr. Bandeen: They move quite differently. The coal will move in 10 thousand ton trains that are hard to heat, and you have to in order to use the equipment. As you know, in grain we have old boxcars and you could not move them at a high speed, and there is no loading and unloading. There is no demurrage on cars in the grain business and consequently they will be moving on slow trains so you can get away with a much less standard rail structure to move grain than you can coal.

Mr. Oberle: I do not know if you are aware that there are two distinct and different proposals to enter into the coal business in the northeast. One is to move some of the coal through Chetwynd on the BCR at a much lower volume, starting at 5,000 tons a year, and the other proposal is the one that the Japanese favour. They would like us to put the infrastructure in place and have us committed so that later on they can play around with the price. They are damned good bargainers. I wish we could learn something from them as we go around the world selling.

The stage proposal, which is basically made by British Petroleum and Teck Corporation Ltd., would be a 10-year stage program starting with about 500 million tons a year and that, of course, would not require the same kind of infrastructure. Or are you saying that any coal being shipped would have to be moved on unit trains, or would there be other methods?

Mr. Bandeen: My advice on what is being proposed now is that Deenison and Teck Corporation Ltd. are going to be the first to develop, and the Chetwynd area is separate. It is almost physically impossible to join—it is possible, but at great expense. What is being anticipated is building in the main railway in the first instance. At the start of the discussions they were talking about it being in operation in the fall of 1983. I think that has long since gone by because of the delays, but I anticipate that they are looking at 1984-85 and they were talking over 6 to 7 million tons a year as a starting volume. When you are talking about that magnitude of operation, you have to rebuild a railway. We have time because we will know well in advance of the demand. After all, it is going to take

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je pense que pour résoudre le problème du transport des céréales, vous pourriez nous aider à obtenir une correction du tarif de la Passe du nid de corbeau. Alors nous serions tous deux heureux.

M. Oberle: Je pourrais y penser si vous m'aidez à convaincre le ministre d'accorder des wagons-trémies à mes agriculteurs de la région de Peace River, tout comme ils vous sont accordés. La situation présente n'est pas juste, et je sais bien que la solution à ce problème dépasse votre juridiction.

Vous avez dit que l'infrastructure entre Red Pass ou Prince George et Prince Rupert serait adéquate pour desservir le nouvel élévateur à grains sur la côte ouest, après quelques améliorations; toutefois cette infrastructure ne pourrait desservir les mines de charbon de la région de Sukunka.

M. Bandeen: Ces deux produits sont transportés de façon bien différente. Le charbon sera transporté par des trains de 10,000 tonnes, qui sont difficiles à chauffer, ce qui est nécessaire si on veut utiliser cet équipement. Comme vous le savez, pour le transport des céréales nous utilisons de vieux wagons couverts qu'on ne saurait déplacer à haute vitesse; de plus, il n'y a ni chargement ni déchargement. Il n'y a pas de frais de magasinage sur les wagons dans le transport des céréales et conséquemment, cette marchandise sera transportée plus lentement; ainsi, on peut utiliser des voies ferrées de moindre qualité pour les céréales que pour le charbon.

M. Oberle: Vous savez peut-être qu'il y a deux propositions très distinctes et différentes pour l'exploitation du charbon du nord-est. Dans la première proposition, on transporterait une partie du charbon en passant par Chetwynd, sur le BCR et à un volume beaucoup moins élevé, environ 5,000 tonnes par an. La deuxième proposition est celle que préfèrent les Japonais. Ils voudraient que nous construisions l'infrastructure pour qu'ensuite ils puissent jouer avec le prix. Ce sont d'excellents négociateurs. Je voudrais bien que nous prenions quelques leçons d'eux dans la vente de nos produits à travers le monde.

Le programme par étape proposé par *British Petroleum* et par *Teck Corporation Ltd.* s'étendrait sur 10 ans et on commencerait avec 500 millions de tonnes par année. Évidemment, cela susciterait un autre type d'infrastructure. Pensez-vous que ce charbon devrait être transporté par train unitaire ou par d'autres méthodes?

M. Bandeen: Pour ce qui est de la proposition actuelle, je crois que la *Deenison* et la *Teck Corporation Ltd.* vont être les premières à effectuer le développement, et la région de Chetwynd est distincte. Il est presque physiquement impossible de relier... c'est possible, mais à grand frais. On prévoit d'abord de faire des travaux sur la voie principale. Au début des discussions, on prévoyait d'en commencer l'exploitation à l'automne de 1983. Cela est maintenant impossible en raison des retards, mais je pense qu'on prévoit l'exploitation en 1984-1985, et le volume de départ serait d'environ six à sept millions de tonnes par année. Dans le cas d'une exploitation aussi importante, il faudrait reconstruire la voie ferrée. Nous avons le temps, car nous serons prévenus longtemps à l'avance de la

[Text]

them a number of years to build that railway in there so in the meantime we will upgrade our now tracks, but that is on a commercial basis. The return we are going to be getting from the coal will pay for it so there is no problem.

Mr. Oberle: Have you been involved in any discussions—I know you have been asked this question before but it is pertinent to this particular debate—with respect to using some of this mysterious pool of capital, this \$4 billion western development fund, to help you with the \$1 billion infrastructure that is required for tunnels and so on to put the main line into the coal fields and the upgrading of the existing line to accommodate the coal. Have you been given any indication that some of this money would be used?

• 1230

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Dr. Bandeen, if you would answer very briefly, we agreed to adjourn at 12.30 p.m. and I am a minute away from that.

Mr. Bandeen: Very briefly, there have been no discussions with me about that fund. All I know about the fund is what I have read in the newspapers and from various reports and speeches. There has been no discussion.

The Acting Chairman (Mr. Ellis): Thank you, Dr. Bandeen. Thank you, Mr. Oberle.

It is 12.30 p.m., and we agreed to adjourn at 12.30 p.m. We will reconvene at 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING Thursday, January 22, 1981

• 1537

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our permanent reference contained in Section 38 (1.1), An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, relating to the annual report of the Canadian National Railways for 1979.

There, now we are authorized to proceed.

Obviously, in the beginning I wish to welcome back Dr. Bandeen and his officials from CN. We will, this afternoon, continue our questioning beginning with Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

Monsieur le président, je voudrais limiter mes questions, cet après-midi, à la transaction de Québec Inc. et du gouvernement du Québec dans l'achat des Entreprises Bussièrès Inc.

Avant d'aller dans les modalités de cette transaction, je voudrais poser une question au président du CN et lui demander quelle est la politique du gouvernement, s'il y en a

[Translation]

demande. Après tout, il faudra un certain nombre d'années pour construire cette voie ferrée, et en attendant, nous améliorerons nos propres voies, mais cela à des fins d'exploitations commerciales. Les revenus que nous obtiendrons du transport du charbon permettront d'effectuer ces améliorations, et il n'y a donc pas de problème.

M. Oberle: Je sais qu'on vous a posé la question suivante auparavant, mais elle est pertinente à notre discussion d'aujourd'hui. Avez-vous participé à des discussions relatives à l'utilisation d'une partie de cette mystérieuse réserve de capital, ce fonds de développement de l'Ouest qui représente quatre milliards de dollars; vous recevriez un milliard de dollars pour des travaux d'infrastructure, pour creuser les tunnels, pour construire la voie principale vers les mines de charbon et pour améliorer les voies existantes afin de transporter ce charbon? Vous a-t-on laissé entendre qu'une partie de cette somme serait utilisée?

Le président suppléant (M. Ellis): Monsieur Bandeen, soyez bref, puisque nous avions prévu ajouter à 12 h 30, et qu'il ne nous reste plus qu'une minute.

M. Bandeen: Je serai bref. Je n'ai participé à aucune discussion au sujet de ce fonds. Tout ce que j'en sais, je l'ai lu dans les journaux, je l'ai entendu dans des reportages ou dans des discours. Il n'y a eu aucune discussion.

Le président suppléant (M. Ellis): Merci, monsieur Bandeen. Merci, monsieur Oberle.

Il est 12 h 30 et nous étions convenu d'ajourner à cette heure. Nous reprendrons nos travaux à 15 h 30, cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI Le jeudi 22 janvier 1981

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi permanent, qui figure à l'article 38(1.1). Il s'agit d'une loi s'appliquant aux chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, statuts révisés du Canada de 1970, modifié par le chapitre 34 des statuts révisés du Canada de 1977-1978, 26-27, Elizabeth II, concernant le rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada pour 1979.

Cela dit, nous pouvons poursuivre.

J'aimerais bien sûr tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Bandeen et aux employés du CN qui l'accompagnent. C'est M. Deniger qui aura le premier la parole pour notre période de questions de cet après-midi.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, this afternoon I would like to limit my questions to the matter of the contract to buy Entreprises Bussièrès Inc., which was signed by Québec Inc. and the Government of Quebec.

Before dealing with the particular conditions of this transaction, I would like to ask the president of the CN what the

[Texte]

une, quant à ce genre d'acquisition, par des corporations de la Couronne, d'entreprises privées?

Mr. R. A. Bandeen (President, Chief Executive Officer, CNR): I am sorry, what is the policy . . .

M. Deniger: Est-ce que vous recevez les directives du gouvernement ou est-ce que votre conseil d'administration décide seul, après avoir décidé que ce serait important d'acquérir une autre entreprise de transport, d'aller acheter une entreprise privée? Est-ce que vous avez la main libre ou les mains liées dans ce genre de transactions face au gouvernement?

• 1540

Mr. Bandeen: Normally in a transaction such as this a recommendation would go to our board of directors from the management, be accepted by the board of directors from the management, be accepted by the board of directors, and then, depending on who was buying it and the type of transaction, it might require order in council approval in Ottawa, depending on whether it had been in the budget or not and whether it was being purchased by the parent corporation or by a subsidiary. Then, of course, it still requires the approval of the CTC and the regulatory boards in the provinces it serves.

M. Deniger: Je comprends l'importance et la participation légale des divers niveaux administratifs, mais l'arrêté en conseil que vous mentionnez n'est-il pas l'arrêté en conseil qui ne fait que justifier une dépense d'argent? Est-ce que ce n'est pas face à cela que vous allez devant le gouvernement?

Mr. Bandeen: Basically, we take a proposal, as management—the economics of it have been worked out, it fits in generally with a policy we want to carry out. In this case we wanted to complete the link of our trucking arm between Moncton and Montreal. We negotiate a deal, go to the Board of Directors of Canadian National, and if it is within the budget and within the general direction of what we are doing, then we get their approval and that is that.

M. Deniger: Est-ce que le gouvernement aurait le pouvoir ou est-ce que vous seriez sensibles à une décision du cabinet de ne pas acheter une entreprise de transport si celle-ci vous était témoignée?

Mr. Bandeen: I am sorry. The question is . . .

Mr. Deniger: If this government said we really do not want you to buy that transportation undertaking, but we will issue the order in council if you want it, would you still buy it?

Mr. Bandeen: No, we would not buy it.

Mr. Deniger: You would not buy it. But in the case of this one, you said this morning it was because you wanted the link between Moncton and Montreal.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Deniger: And that would put you in a bargaining position or competitive position similar to that of Smith Transport, which is a true national carrier.

Mr. Bandeen: Yes.

[Traduction]

government's policy is, if it does indeed have one, concerning Crown corporations purchasing private companies.

M. R. A. Bandeen (Président-directeur général CNC): Excusez-moi. Vous aimeriez savoir quelle est la politique . . .

Mr. Deniger: Do you receive instructions from the government or does your board of directors decide on its own, if it is convinced that it is important to purchase another transport company: to go out and buy a private company? As far as transactions of this type are concerned, are your hands completely free or are they in some way tied by government policy?

M. Bandeen: Normalement, dans ce genre de transaction, la direction fait une recommandation à notre Conseil d'administration, qui l'accepte. Ensuite, suivant l'acheteur et le type de transaction, Ottawa approuve par décret en conseil si la dépense n'est pas prévue au budget; il faut aussi déterminer si l'achat est fait par la société mère ou par une filiale. Après tout cela, il faut obtenir l'approbation de la CCT et des conseils de réglementation des provinces concernées.

Mr. Deniger: I am well aware of the importance and of the legal participation of the different administrative levels. But is the order in council you mentioned not an order that only serves to justify an expense? Is it not in view of that that you must appear the government?

M. Bandeen: En règle générale c'est la direction qui adopte une proposition, compte tenu de la situation économique et de la politique générale en vigueur. Dans le cas présent, nous voulions achever le lien pour le transport par camion entre Moncton et Montréal. Dans un cas comme celui-ci, nous négocions une entente, nous la présentons ensuite au Conseil d'administration des chemins de fer nationaux et, si cela cadre bien dans le budget et correspond à l'orientation générale adoptée, alors le tout est approuvé, un point c'est tout.

Mr. Deniger: But the government have the necessary power at its disposal and would you bow down to a decision put forth by the Cabinet to not purchase a transport company?

M. Bandeen: Excusez-moi. La question est de savoir . . .

M. Deniger: Si le gouvernement disait «nous ne voulons pas vraiment que vous acceptiez cette entreprise de transport, mais, si vous voulez, nous émettrons un décret en conseil», l'achèteriez-vous quand même?

M. Bandeen: Non.

M. Deniger: Vous ne l'achèteriez pas. Mais dans le cas qui nous intéresse ici, vous avez dit ce matin que c'était parce que vous vouliez faire le lien entre Moncton et Montréal.

M. Bandeen: C'est exact.

M. Deniger: Et cela vous permettrait d'avoir une position concurrentielle et de négociation semblable à celle de la Smith Transport, qui est véritablement un transporteur national.

M. Bandeen: En effet.

[Text]

Mr. Deniger: Well, Bussièrès which is a holding company, has permits that go into six provinces, and the four companies it has are Bellechasse Transport, Rimouski Transport, Speedway Express, and Overnite Express. It seems to me if you want only a transportation undertaking which would go from Moncton to Montreal, you are buying an awfully big package at \$8 million, with a company of assets of \$32 million if you really are only interested in that one.

Could you also in your answer say which of these four companies has that specific licence.

Mr. Bandeën: I am sorry, I cannot answer the last one. I will find out for you. One of them does. The Province of Quebec has never allowed us to apply for a licence. The easiest thing in the world would be for Husband in Quebec to apply for a license between Moncton and Montreal. They would never grant it to a railway-owned operation. So we had to take a look at the various existing licences, and this one was one of the existing ones, and it was one that required some financial assistance and was available for sale. That is about the reason- ing to get to it.

Mr. Deniger: But let us make sure I understand exactly what you are saying. Surely you are not telling me it is the holding company which has the operating licence. It is one of the companies.

Mr. Bandeën: Yes, but he would not sell one company. He wanted . . .

Mr. Deniger: So are you going to sell the other three companies which do not have the permit?

Mr. Bandeën: No. We were going to sell some of their licences. We are already negotiating for the sale of some of their Toronto-Montreal licences, because they duplicate ones we already have. We are looking at the sale of some of their terminals, because they duplicate existing terminals. But we are not going to own them outright. We own them 50-50 with the Province of Quebec, so the sale of a licence or the sale of a terminal requires the approval of the province.

Mr. Deniger: I am not ecstatic about your partnership with the Province of Quebec in this particular transaction, and I would like to know who made the first step. Did you go to the Province of Quebec and say gee, we would really like partner, because we cannot afford it; or did the Province of Quebec come to you and say, well, we are not exactly ourselves ecstatic about more CN, federal government interference in the trucking industry in Quebec, so we want to have an eye on you. Who made the first step? Was it you or was it the Province of Quebec?

Mr. Bandeën: I talked to the Minister of Transport in Quebec and told him what we were doing. I would do this in any province where we were purchasing a trucking concern that was headquartered there. He was not overjoyed with the thought of CN buying additional trucking concerns in the

[Translation]

M. Deniger: L'entreprise Bussièrès, qui est une société de portefeuille, détient des permis pour six provinces, et contrôle quatre compagnies, Bellechasse Transport, Rimouski Transport, Speedway Express et Overnite Express. Il me semble que si tout ce qui vous intéresse c'est d'établir le lien entre Moncton et Montréal, vous achetez beaucoup plus que cela pour une dépense prévue de 8 millions de dollars et l'entreprise a tout de même un actif de 32 millions de dollars.

Pourriez-vous également me dire laquelle des quatre entreprises détient le permis qui vous permettrait de faire ce lien?

M. Bandeën: Je regrette, mais je ne suis pas en mesure de répondre à la dernière question que vous avez posée, je me renseignerai et je vous donnerai la réponse plus tard. Ce que je peux vous dire, c'est que l'une d'entre elles détient le permis. Mais la province de Québec n'a jamais accepté nos demandes de permis. Le plus simple, ce serait que l'entreprise Husband, du Québec, fasse une demande de permis pour le trajet Moncton-Montréal. La province n'accorderait jamais un permis à une société appartenant aux chemins de fer. Nous avons dû examiner les différents permis existant, dont celui-ci. La société avait besoin d'aide financière et était à vendre. C'est pourquoi nous avons décidé de l'acheter.

M. Deniger: J'aimerais être certain d'avoir bien compris ce que vous avez dit. Ce n'est tout de même pas la société de portefeuille qui détient le permis, mais plutôt l'une des entreprises, non?

M. Bandeën: C'est l'une des entreprises. Elle voulait . . .

M. Deniger: Vous comptez donc vendre les trois autres entreprises qui ne détiennent pas ce permis?

M. Bandeën: Non. Mais nous allons vendre quelques-uns de leurs permis. Nous négocions déjà la vente d'un certain nombre des permis pour le trajet Toronto-Montréal, car nous les avons déjà. Nous allons également essayer de vendre un certain nombre de leurs gares, puisque nous les avons en double. Mais nous n'allons pas être seuls propriétaires de ces sociétés. La province de Québec et nous-mêmes en serons propriétaires à part égale. Par conséquent, il faudra avoir l'accord de la province pour toute vente de permis ou de gare.

M. Deniger: Je ne suis pas emballé par l'accord signé par vous-même et par le Québec dans cette affaire, et j'aimerais savoir qui a fait le premier pas. Êtes-vous allé dire aux autorités de la province: «nous aimerions vraiment avoir un partenaire, car nous n'avons pas les moyens nécessaires.» Ou la province de Québec est-elle venue vous voir en disant: «la participation du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du CN, dans les activités de camionnage au Québec ne nous rassure guère, et nous aimerions pouvoir surveiller un peu la situation»? Qui a fait le premier pas? Était-ce vous ou la province de Québec?

M. Bandeën: J'ai rencontré le ministre des Transports à Québec et je lui ai expliqué ce que nous faisons. Je ferais de même quelle que soit la province où nous achèterions une société de camionnage qui y a son siège. L'idée que le CN achète des entreprises de camionnage supplémentaires dans la

[Texte]

province and indicated they would not allow the transfer of the licences to the CN. I pointed out, just as you suggested, that we were not buying the trucking companies, we were buying the holding companies. So we were not asking for a transfer of licences and therefore it was not falling under their jurisdiction. There was some indication they would make it fall under their jurisdiction if we did not come to an agreement, and there were long discussions involving several of the ministers of the provincial government on various combinations of percentage ownership by us, percentage ownership by themselves and also by some of their economic entities.

Mr. Deniger: At the press conference that was held in Quebec City on January 12 and reported in *Le Devoir* of January 13 and *Le Soleil* of January 13, the minister is quoted as saying that it was you, CN, yourself, Mr. Bandeen, that invited the participation of the Government of Quebec. Is that . . . ?

Mr. Bandeen: I cannot know. I have not read that specific report of the press conference. No, we did not invite the participation of the Province of Quebec, but, all right, if you are told that you are not going to get what you want unless you can come to a negotiated deal, then I suppose in that sense we invited them. But we did not walk down to Quebec City and ask them to negotiate.

Mr. Deniger: I will be fair to you and to the minister because it is an old political trick not to give the whole quote. The minister did say that he first told you to try and get a private sector partner . . .

Mr. Bandeen: That is right.

Mr. Deniger: . . . and you could not find one, and because you could not find one, then basically you said, well, why do not you become a partner with me?

Mr. Bandeen: I know it precisely. We said that we could not find one, therefore we wanted to buy it all ourselves. The province then said, no, we will buy half of it.

Mr. Deniger: I see. When you look at the nature of the holding company you have bought, which has assets of \$32 billion and which has receivable accounts of \$7 million on a \$60 million chiffre d'affaire, the thing that concerns me more and more in trucking—and I guess it is really what concerns l'Association du camionnage du Québec, whose past president was Camille Archambault and whose present president is Mr. Gosselin—is that pretty soon it will only be the major enterprises like Smith, which is CP, or like yourself, which is CN, Husband, who will be able to really deal in the trucking business. On one hand we are facing deregulation of the industry in the States, and a lot of people in Canada want that. On the other hand, the capital investment is such that a private enterprise guy—private ownership because Bussièrès was the sole owner of his holding company—will simply not be able to do it anymore, with the end result that we will have less competition, we will have the big enterprises which will own

[Traduction]

province n'a pas beaucoup plu au ministre et il a dit qu'il ne permettrait pas le transfert de permis au CN. Mais je lui ai dit, comme vous venez de le signaler, que nous n'achetions pas les entreprises de camionnage mais les sociétés de portefeuille. Nous ne demandions pas le transfert des permis et cela ne relevait par conséquent pas de la juridiction de la province. Les autorités provinciales nous ont dit que si nous ne pouvions pas nous mettre d'accord, elles feraient le nécessaire pour que cela relève d'eux. On a eu beaucoup de discussions avec plusieurs ministres du gouvernement provincial au sujet de différents arrangements, de différents pourcentages de participation financière par nous-mêmes, par la province et par un certain nombre d'autres groupes.

M. Deniger: Lors de la conférence de presse tenue à Québec le 12 janvier, sur laquelle un article est paru le 13 janvier dans *Le Devoir* et dans *Le Soleil*, le ministre aurait apparemment dit que c'était vous, monsieur Bandeen, au nom du CN, qui aviez demandé la participation du gouvernement du Québec. Est-ce exact?

M. Bandeen: Je ne sais pas. Je n'ai pas lu ce rapport de la conférence de presse. Non, nous n'avons pas invité la province de Québec à participer mais si on vous dit que vous n'allez pas obtenir ce que vous voulez tant que vous n'en arrivez pas à un accord avec l'autre partie intéressée, je suppose que cela peut être interprété comme étant une invitation. Mais nous ne sommes pas allés à Québec leur demander de négocier.

M. Deniger: J'aimerais être juste envers le ministre et vous-même. C'est une ruse politique des plus vieilles que de ne réciter qu'une partie d'un discours. Le ministre a bien dit qu'il vous a d'abord recommandé d'essayer de trouver un partenaire du secteur privé . . .

M. Bandeen: C'est exact.

M. Deniger: . . . et vous n'avez pas pu en trouver. C'est pourquoi vous avez demandé à la province d'être votre partenaire, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Je sais très bien ce qui s'est passé. Nous leur avons dit que nous n'avions pas pu trouver un partenaire et que par conséquent nous voulions acheter le tout nous-mêmes. La province a ensuite dit: «Non, on en achètera la moitié».

M. Deniger: Je vois. Compte tenu de la nature de la société de portefeuille que vous avez achetée, qui a un actif de 32 milliards de dollars et les comptes recevables de 7 millions de dollars pour un chiffre d'affaire annuel de 60 millions de dollars, ce qui m'inquiète de plus en plus (et ce qui inquiète également l'Association du camionnage du Québec, dont l'ancien président était Camille Archambault et dont le président actuel est M. Gosselin) c'est le fait que bientôt seuls les plus importantes entreprises comme Smith, qui relève du CP, ou le CN, l'entreprise Husband, etc., pourront mener à bien des activités dans le domaine du camionnage. D'un côté, l'industrie se déréglemente aux États-Unis, et beaucoup de Canadiens souhaitent que la même chose se fasse ici. D'un autre côté, l'investissement est tel que l'entrepreneur privé (Bussièrès était le seul propriétaire de sa société de portefeuille) ne pourra tout simplement plus assumer seul la responsabilité. Cela aboutira à une situation où la concurrence s'en trouvera amoindrie et ce

[Text]

everything. I am just curious about your comments on the situation I have just described.

Mr. Bandeen: I think you have to put it in perspective. Even with this purchase, and had we owned 100 per cent of Bussièrès, our total share of the Quebec trucking is less than 5 per cent. I have forgotten the exact figures. It is 4 per cent, in that neighbourhood.

Mr. Deniger: Before or after?

Mr. Bandeen: After. So we are really not a dominant, major contender. There are several trucking firms that are of larger size than we are, and on the other side of life there will always be a role for the small entrepreneur to come in and operate on a local basis, and he will beat us out, the national trucking firm, in every case.

Mr. Deniger: I must say that the only positive thing I see to the involvement of the Province of Quebec in this transaction is that, now that they are owners of a trucking undertaking maybe they will start issuing rules and regulations which will not get the private entrepreneur by the throat and they will really taste their own medicine for once. On this topic also, when you have hired Mr. Bussièrès, he will stay on as chief executive officer. Who will be on the board of directors? Will you sit on it yourself? Or will your vice-president in charge of holdings? Who will sit on the board of directors of this company?

• 1550

Mr. Bandeen: Initially, we will have Mr. Yvon Masse, who is our vice-president in the St. Lawrence region of the railway, but who also represents the corporation generally in Quebec; we will have one of our lawyers, who did a lot of the negotiations; and we will probably have Mr. Griffith, who is the head of all our trucking in Canada. He is located in Toronto; he is general manager of our trucking arm and all of our wholly owned trucking companies report to him. The three of them will be on the board of directors initially.

Mr. Deniger: Is this, as far as you know, the first time that you have entered into a partnership agreement with the Province of Quebec for assets?

Mr. Bandeen: This is the first time we have entered into partnership with the province directly in this fashion, although the COGEMA Ferry Service is fairly confused. Initially, we had 49 per cent and the local citizens had a certain percentage, but I believe Quebec has bought a portion of that. We also have money in the various terminals at Baie-Comeau, which the province has money in. We look at it as a grant, we do not look at it as a part ownership, although I think technically it is part ownership.

[Translation]

seront les grosses entreprises qui feront tout. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la situation que je viens de décrire.

M. Bandeen: Je pense qu'il faut mettre les choses dans la bonne perspective. Même si l'on tient compte de cet achat et si l'on était propriétaire à 100 p. 100 de l'entreprise Bussièrès notre part totale de l'industrie du camionnage au Québec serait inférieure à 5 p. 100. Je n'ai pas les chiffres exacts sous la main, mais je pense que c'est quelque chose de l'ordre de 4 p. 100.

M. Deniger: Avant ou après?

M. Bandeen: Après. Nous n'allons donc pas jouer un rôle dominant. Il existe plusieurs sociétés de camionnage qui sont plus importantes que nous. Par ailleurs, le petit entrepreneur aura toujours la possibilité de lancer une affaire à l'échelle locale et, dans tous les cas, il l'emportera sur la société de camionnage nationale.

M. Deniger: Le seul aspect positif, d'après moi, de la participation de la province de Québec à cette transaction c'est que, maintenant qu'elle est devenue propriétaire d'une société de camionnage, elle commencera peut-être à imposer des règlements qui n'écraseront pas l'entrepreneur privé et elle saura pour une fois comment se sentent ceux qui se trouvent de l'autre côté. J'aimerais maintenant vous poser une autre question. Lorsque vous embaucherez M. Bussièrès, il demeurera président directeur général. Qui siégera au conseil d'administration? Y siégerez-vous vous-même? M. Bussièrès sera-t-il votre vice-président chargé du portefeuille? Qui siégera au conseil d'administration de l'entreprise?

M. Bandeen: Au départ, il y aura M. Yvon Masse, qui est notre vice-président pour la région du Saint-Laurent, mais qui représente également la société un peu partout au Québec; il y aura également l'un de nos avocats qui a participé à un grand nombre des négociations; il y aura sans doute également M. Griffith, qui est le directeur de toutes les activités de camionnage entreprises au Canada. M. Griffith a son bureau à Toronto; il est directeur général de notre Division de camionnage, et toutes les sociétés de camionnage qui nous appartiennent en entier, relèvent de lui. Au départ, donc, ces trois personnes feront partie du conseil d'administration.

M. Deniger: D'après ce que vous en savez, est-ce la première fois que vous signez un accord de ce genre avec la province de Québec?

M. Bandeen: C'est en effet la première fois que la province et nous-mêmes sommes partenaires dans une entreprise de ce genre, mais la question du service de bateaux transporteurs de Cogema n'est pas très claire. Au début, nous détenions 49 p. 100 et les habitants de la région avaient eux aussi un certain pourcentage. Mais je pense que la province de Québec en a acheté une certaine partie. Nous avons également investi, comme la province, certains montants dans les différentes gares de Baie-Comeau. Nous définissons cela comme étant une subvention plutôt qu'une entreprise commune bien que, sur le plan technique, cela puisse être qualifié d'entreprise commune.

[Texte]

Mr. Deniger: What is the rate of return of the average trucking enterprise, or of even sea and trucking? What is your rate of return?

Mr. Bandeen: I can get it for you. Mr. Thomas, our comptroller, will produce it.

Mr. Deniger: What significant impact, other than the fact that you will have a licence between Moncton and Montreal, does this transaction bring? Will it really, really boost your sales? Will it boost your volume? Will it make your marketing easier?

Mr. Bandeen: Our current revenue from trucking runs in the neighbourhood of \$80 million to \$90 million, and Bussièrès' revenue is \$60 million. So it is a significant increase. It will also give us the ability to market our coast-to-coast operation, which we do not have now. These are the big advantages to us, and it gives us a coverage of the Province of Quebec. We have Chalut and that is about it in the province.

Mr. Deniger: Your licence . . .

Le président: Question finale.

Mr. Deniger: Yes. Your licence, Husband Quebec, that you operate, is it true that it only has a radius of operation of 30 miles around Montreal, and you cannot really go beyond that?

Mr. Bandeen: I do not know whether 30 is the exact number, but it is a limited radius. The return on investment in the trucking in 1979 was 8.7 per cent in CN.

Mr. Deniger: Bussièrès' return on investment, if you can believe his quotes, is 2 to 3 per cent. So you might have to do a bit of cutting, as you are doing in other places, maybe cut some fat off it if you want to bring it to your rate of return. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Gass, please.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I, too, would like to welcome Dr. Bandeen here, and again welcome the opportunity to try to get some information from Dr. Bandeen regarding some items that are critical and of great interest to P.E.I.

At our last meeting, of December 18, CN Express was a topical topic at that time, and many, many people had expressed their displeasure at the thought that CN Express was going to be removed from the Maritimes. I was one of those. I asked questions at that time about whether or not Charlottetown and Sydney were going to be reappraised, with some consideration given to keeping those express terminals open. I was told at that time, by Dr. Bandeen, that we would have some answers some time in January. I understood it to be

[Traduction]

M. Deniger: Quel est le taux de profit moyen des sociétés de camionnage, ou même des sociétés de camionnage et de transport maritime? Quel est votre taux de profit?

M. Bandeen: Je pourrais vous l'obtenir. M. Thomas, notre contrôleur, pourra vous fournir ce renseignement.

M. Deniger: Outre le fait que cette transaction vous fournit un permis pour le tronçon Moncton-Montréal, que vous procure-t-elle d'autre? Amènera-t-elle vraiment une importante augmentation de vos ventes et de votre volume d'affaires? Vous facilitera-t-elle vos activités de commercialisation?

M. Bandeen: A l'heure actuelle, nos activités de camionnage nous procurent quelque chose de l'ordre de 80 à 90 millions de dollars. Les revenus de l'entreprise Bussièrès sont d'à peu près 60 millions de dollars. Cela représente donc une importante augmentation. Aussi, cet accord nous permettra-t-il de mieux commercialiser nos activités menées de la côte Pacifique à la côte Atlantique. Voilà les principaux avantages qu'elle nous procurera en plus de nous donner des droits dans la province de Québec. Nous avons Chalut, et c'est à peu près tout ce que nous avons dans cette province à l'heure actuelle.

M. Deniger: Votre permis . . .

The Chairman: Last question.

M. Deniger: Oui. L'entreprise Husband Québec, que vous contrôlez, détient un permis; mais ce permis ne s'applique-t-il pas seulement à un rayon de 30 milles autour de Montréal? N'est-ce pas vrai que vous ne pouvez pas aller au-delà de cette limite?

M. Bandeen: Je ne sais pas si le rayon maximal est de 30 milles, mais je sais que les activités de cette entreprise, en vertu de son permis, sont limitées. Pour le CN, en 1979, le taux de profit sur les investissements au titre des activités de camionnage était de 8,7 p. 100.

M. Deniger: Si l'on peut faire confiance à M. Bussièrès, le taux de profit sur les investissements qu'il a réalisés pour le compte de son entreprise était de 2 ou 3 p. 100. Alors il faudra peut-être limiter les dépenses, comme vous le faites ailleurs, si vous voulez ramener le taux de profit de cette entreprise à un niveau semblable à celui des autres entreprises que vous gérez. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Monsieur Gass, vous avez la parole.

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'aimerais, moi aussi, souhaiter la bienvenue à M. Bandeen. Je suis heureux d'avoir l'occasion de lui poser des questions au sujet d'un certain nombre de points qui intéressent beaucoup l'Île-du-Prince-Édouard.

A l'époque de notre dernière réunion, qui s'est tenue le 18 décembre, l'express du CN faisait la une un peu partout. Beaucoup de gens étaient très mécontents de la possibilité que l'express du CN soit supprimé aux Maritimes. Je comptais parmi ces gens-là. Je vous avais posé des questions en vue de savoir si on allait réexaminer la situation de Charlottetown et Sydney pour peut-être leur permettre de garder ouvertes leurs gares. A l'époque, M. Bandeen m'a dit qu'il serait en mesure de nous fournir certaines réponses en janvier. Je pensais que

[Text]

early January, but on looking at the record it is just simply January.

Mr. Bandeen: Earlier this morning, I indicated that, yes, we are looking at them and, yes, we will have an answer that I will discuss with the minister by the end of January, preferably next week, and hopefully will come out with an answer very soon thereafter.

Mr. Gass: Anyway, I had not heard anything, and here it is past the middle of January. On Friday past, January 19—whatever last Friday was—I spoke to the minister and asked him whether or not there had been any decision arrived at and whether or not there had been any discussion on the resolution that we passed here at the last meeting that the minimum of service by CN Express could be maintained at the 1979 level, and he indicated that there was no answer, there was no decision, and he hoped there would be one soon.

Then on Monday . . .

The Chairman: For clarification, Mr. Gass, I just might point out that while that motion was passed at the last session of our committee, our report has not yet been presented to the House.

Mr. Gass: So are you saying, Mr. Chairman, that the minister was unaware of our resolution?

The Chairman: I doubt that he is unaware of it but he is not officially aware of it.

Mr. Gass: Okay. Also, but to carry on, I was somewhat surprised then on Monday to find out that notices had already gone out to 17 employees of CN on P.E.I. with termination effective March 1. I was really surprised to hear this but an explanation given this morning that that is normal practice in this type of procedure.

Mr. Bandeen: We can withdraw the notices at any time if some extraordinary event occurs.

Mr. Gass: Has there been some consideration, Dr. Bandeen, through you, Mr. Chairman, with the minister given to the closures or the fact Charlottetown and Sydney are going to be kept open. Have any proposals been advanced to the minister and, if so, what type of proposals are we looking at? I was informed by some of the CN employees—and I mentioned this to the minister on Friday—that there was a proposal—I do not know whether or not it is official—that Charlottetown would probably be kept open but reduced from 40 employees to 11. Is there any truth in that information, Dr. Bandeen?

Mr. Bandeen: We are looking at—though I cannot give you the exact figure—that type of a situation. We are trying to evaluate what happens if you leave—I will use Charlottetown as an example—Charlottetown open at its current level, at a medium-reduced level and a greatly-reduced level? What are the economics of it? What are the justifications? What effect would it have on traffic and on our expenses? All of these

[Translation]

cela allait être au début du mois de janvier, mais d'après le procès-verbal qui a été dressé suite à la réunion, il semblerait que l'on ait seulement précisé le mois.

M. Bandeen: Plus tôt ce matin, j'ai cru que nous étions en train d'examiner la situation et que nous aurions une réponse à vous donner. D'ici la fin du mois de janvier, je vais avoir l'occasion d'en discuter avec le Ministre. J'espère d'ailleurs le rencontrer la semaine prochaine et en arriver rapidement à une entente.

M. Gass: Quoi qu'il en soit, on ne m'a donné aucune nouvelle, et nous voici maintenant dans la deuxième moitié de janvier. Vendredi dernier—je pense que c'était le 19 janvier—mais de toute façon c'était vendredi dernier—j'ai soulevé la question avec le ministre. Je lui ai demandé si l'on en était arrivé à une décision et si on avait discuté de la résolution que nous avons adoptée lors de notre dernière réunion. Cette résolution demandait qu'un service minimal pour l'express du CN soit maintenu au même niveau qu'en 1979. Le ministre m'a dit qu'il n'avait pas encore de réponse à me donner puisqu'aucune décision n'avait encore été prise. Mais il m'a assuré que cela ne tarderait pas.

Ensuite, lundi . . .

Le président: Monsieur Gass, pour que les choses soient bien claires, j'aimerais préciser que bien que notre Comité ait adopté la motion lors de la dernière séance, nous n'avons pas encore présenté notre rapport à la Chambre.

M. Gass: Monsieur le président, vous voulez dire par là que le ministre n'était pas au courant de notre résolution?

Le président: Cela m'étonnerait beaucoup qu'il ne la connaisse pas, mais on ne lui a pas rendu compte officiellement.

M. Gass: Très bien. J'aimerais maintenant poursuivre ce que je disais tout à l'heure. J'ai donc été très étonné lundi d'apprendre qu'on avait donné des avis de mise à pied, en vigueur dès le 1^{er} mars, à 17 employés du CN travaillant à l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai été fort étonné d'entendre ce matin que cette pratique est tout à fait normale dans ces circonstances.

M. Bandeen: Nous pouvons annuler ces avis n'importe quand, s'il survient un événement extraordinaire.

M. Gass: Monsieur Bandeen, avez-vous discuté avec le ministre de la possibilité de garder ouvertes les gares de Charlottetown et de Sydney? Des propositions ont-elles été faites au ministre, et, dans l'affirmative, quelles ont-elles été? Certains employés du CN m'ont appris qu'une proposition en vertu de laquelle la gare de Charlottetown resterait ouverte, mais avec un effectif de 11 au lieu de 40 employés, avait été faite. J'ai d'ailleurs mentionné cela au ministre lorsque je l'ai rencontré vendredi. Mais je ne sais pas si cette proposition est officielle ou non. Qu'en savez-vous monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Bien que je ne dispose pas des chiffres exactes, je puis vous affirmer que nous sommes en train d'étudier cette possibilité. Nous essayons de déterminer ce qui se passerait si on gardait ouverte la gare de Charlottetown par exemple, si les activités étaient maintenues à leur niveau actuel, si elles étaient légèrement réduites et si elles étaient grandement réduites. On cherche à savoir quelles en seraient les conséquen-

[Texte]

alternatives are being looked at in detail. I have not seen the results of those; I was hopeful that I would see them this week but I have been out of town all this week and I hope to have the proposals in front of me early next week and as soon as I have had a chance to evaluate them I want to discuss them with the Minister of Transport. We have not forwarded anything to him, but we are looking at that type of proposal.

Mr. Gass: There has been no proposal forwarded to the Minister of Transport regarding keeping the Charlottetown Express office open with reduced staff.

Mr. Bandeen: No, there certainly has not been any from me officially. I think our staffs talk but there has been no proposal put forward.

Mr. Gass: I also asked at that time for some information regarding the new CN ferry that was being built in Saint John, New Brunswick and at that time, sir, you told me that you would get back to me with some information.

Mr. Bandeen: I also mentioned in answer to the questions at the beginning of the morning session, I said we had the answers to a lot of questions. We only have them in one language—we are having them translated—so we could not file them at this time. We will try, before leaving today, to give the individuals who asked the questions a unilingual copy of the answers in whatever language they asked the question and then get them back to the committee translated as soon as possible. So before today is out we will give you your answer to that question.

Mr. Deniger: I will translate it into English for you.

Mr. Gass: Thank you.

Another line of questioning that I had was on the ferry service and the ferry rates—the rates for all CN Marine services in the Maritimes. I understand that there is some discussion taking place and that there will be an announcement shortly on what the rates will be for the coming season.

Mr. Bandeen: The rates are set totally by the federal government. We do not have anything to do with the rates. They do not even ask our advice as far as I know. They set the rates and determine them. It is determined by the Minister of Transport and/or the Cabinet. I do not know whom, but we are not consulted; they put the rates in. All we do is tell them what the costs are going to be, and if they up the rates it reduces what they have to pay us, and if they leave them down it does not, but we are not consulted on the rates.

[Traduction]

ces économiques et on essaie également de trouver des arguments justificatifs suffisants. Il faut par exemple déterminer quelle incidence une telle décision aurait au niveau du volume d'affaires et des dépenses que nous devrions engager. Nous sommes en train d'étudier en détail toutes ces différentes possibilités. Mais je ne connais pas encore les résultats de ces recherches. J'avais espéré les avoir cette semaine, mais j'étais absent toute la semaine. J'espère recevoir les différentes propositions au début de la semaine prochaine. Dès que j'aurai eu l'occasion de les évaluer, j'en discuterai avec le ministre des Transports. Nous ne lui avons encore rien envoyé, mais c'est ce genre de proposition que nous envisageons de faire.

M. Gass: Le ministre des Transports n'a reçu aucune proposition selon laquelle le bureau du Charlottetown Express pourrait rester ouvert avec un personnel réduit?

M. Bandeen: Non, je n'ai pris aucune mesure officielle à cet effet. Les employés en discutent souvent entre eux, mais aucune proposition officielle n'a encore été faite.

M. Gass: A la même réunion dont j'ai parlé tout à l'heure, je vous avais demandé des renseignements au sujet du nouveau traversier du CN que l'on avait entrepris de construire à St-Jean au Nouveau-Brunswick. Vous m'aviez dit que vous me fourniriez des renseignements plus tard.

M. Bandeen: En réponse aux questions que l'on m'a posées au début de la séance de ce matin, j'ai dit que nous avions la réponse à beaucoup de questions. Mais la traduction n'en a pas encore été faite et il m'est donc impossible de les déposer à l'heure actuelle. Avant de vous quitter aujourd'hui, nous essayerons de remettre aux personnes qui ont posé des questions un exemplaire de la réponse qui a été donnée, dans la langue dans laquelle elles ont posé leurs questions. Nous ferons tout notre possible pour faire traduire ces réponses au plus vite. Avant la fin de la journée, nous vous donnerons donc une réponse à cette question.

M. Deniger: Je la traduirai en anglais pour vous.

M. Gass: Merci.

Je voulais également vous poser un certain nombre de questions au sujet du service de traversier et du prix des billets. Je m'intéresse au tarif pour les services maritimes du CN appliqué partout dans les provinces maritimes. Je crois comprendre que des discussions ont été entamées et qu'on annoncera bientôt les tarifs qui seront en vigueur pour la prochaine saison.

M. Bandeen: Les tarifs sont tous établis par le gouvernement fédéral. Nous n'avons rien à dire à ce sujet. Que je sache, le gouvernement ne nous demande même pas notre avis. Il fixe tout seul les tarifs. Je crois que c'est le ministre des Transports et (ou) le Cabinet. Je ne sais pas exactement qui en est responsable, mais je peux vous assurer qu'on ne nous consulte pas. C'est le gouvernement qui détermine le tarif. Tout ce qu'on dit c'est quels seront les coûts. Si le gouvernement décide d'augmenter les tarifs, cela réduit ce qu'ils devront nous payer; c'est le contraire qui se passe si les tarifs ne bougent pas. Mais on ne nous demande pas notre avis.

[Text]

• 1600

Mr. Gass: So then the business community is not the only sector that is not consulted or advised when rates are increased?

Mr. Bandeen: We are advised when they are increased but we are not asked what our opinion is.

The Chairman: Could I sneak in a supplementary, please, Mr. Gass?

Mr. Gass: Sure.

The Chairman: You do not request increases in rates on ferry services, is that correct?

Mr. Bandeen: Technically, no, the rates are determined by the government. We have our own opinion of what the rate level should be, and sometimes we are asked, but it is not us that set the rates.

The Chairman: I know you do not set them, but I must say I would be surprised if CN did not ask for rate increases from time to time.

Mr. Bandeen: We do occasionally but they are not paid any attention to, at least not usually.

Mr. Gass: Again, Dr. Bandeen, the line of questioning that I was putting forth on December 18 is also on potato shipments and cars and so on, and I am sure you are aware that a major contributor to the Prince Edward Island economy is the potato industry.

Given the nature of this highly competitive industry, it is essential that Island shippers are able to meet the stringent market demands in terms of quality of products. Now, the producers can do that, they can produce quality products, but quality products and delivery time are the important factors. However, the present condition of the Prince Edward Island rail bed and level of service has made it difficult for Island shippers to meet these objectives. At present, Island shippers have been experiencing difficulty in obtaining sufficient equipment, such as piggyback trucks and boxcars.

Mr. Bandeen: In recent times?

Mr. Gass: Yes, and the potato industry is most optimistic this year after three disastrous years, I might add, and early movement, particularly by rail, attest to this fact. There are heavy shipments leaving but they are having problems.

Given this fact and that historically the major shipping months to the domestic markets of Montreal and Toronto occur during February through March and April, I would ask: What steps have CN taken to ensure that there is sufficient equipment available to move this year's Prince Edward Island potato crop? What are CN's longterm plans to supply equipment to move future crops, and what are CN's plans, both short-and long-term, to upgrade and maintain Prince Edward Island rail beds?

[Translation]

M. Gass: Ce ne sont donc pas seulement les milieux d'affaires qui ne sont pas consultés ou conseillés lorsqu'il est question d'augmenter les tarifs?

M. Bandeen: On nous fait savoir que les tarifs ont été augmentés, mais on ne cherche pas à savoir ce que nous en pensons.

Le président: Monsieur Gass, me permettez-vous de poser une question supplémentaire?

M. Gass: Bien sûr.

Le président: Vous ne demandez pas des augmentations pour les tarifs des traversiers, n'est-ce pas?

M. Bandeen: En pratique non, puisque les tarifs sont fixés par le gouvernement. Nous avons toujours notre petite idée sur ce que devraient être les tarifs, et on nous demande parfois notre opinion; mais ce n'est pas à nous qu'il revient de les fixer.

Le président: Je sais que vous ne les fixez pas vous-même, mais cela n'étonnerait fort que le CN ne demande pas une fois de temps en temps des augmentations de tarifs.

M. Bandeen: On le fait parfois, mais en général les autorités n'y prêtent guère attention.

M. Gass: Monsieur Bandeen, lors de la réunion du 18 décembre, je vous ai également posé des questions au sujet des cargaisons de pommes de terre, de voitures, etc. Vous savez, j'en suis certain, quel rôle joue la pomme de terre dans l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard.

Compte tenu du caractère très concurrentiel de cette industrie, il est essentiel que les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard soient en mesure de répondre aux demandes exigeantes du marché sur le plan de la qualité des produits. Les cultivateurs peuvent produire des pommes de terre de qualité. Mais les deux facteurs importants sont la qualité des produits et le délais de livraison. Cependant, l'état actuel du réseau ferroviaire de l'Île et le niveau des services fournis ont fait qu'il est plus difficile pour les transporteurs insulaires de répondre à ces objectifs. À l'heure actuelle, les exportateurs de l'Île-du-Prince-Édouard ont du mal à obtenir le matériel nécessaire, notamment suffisamment de wagons rail-route et de wagons couverts.

M. Bandeen: Ces problèmes sont récents?

M. Gass: Oui, et après trois années catastrophiques, l'industrie de la pomme de terre est maintenant très optimiste, comme en témoigne d'ailleurs le volume des cargaisons transportées jusqu'à présent par les chemins de fer. D'importantes quantités sont expédiées, mais des problèmes se posent.

Compte tenu de cela et du fait qu'historiquement les livraisons aux marchés de Montréal et de Toronto se font pour la plupart en février, mars et avril, je vous pose la question suivante: quelles mesures ont été prises par le CN pour s'assurer qu'il y ait un matériel ferroviaire suffisant pour transporter la récolte de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard de cette année? Quels sont les plans à long terme du CN en matière d'approvisionnement en matériel nécessaire pour transporter les récoltes futures et quels sont les plans du CN à

[Texte]

I understand that there was a report presented a year or so ago stating that it would require about \$25 to \$30 million to upgrade the rail beds in PEI. Has there been any consideration of this? Has there been any money committed to that program, and if so, is it over a short period or a long-term period? And are there any plans to abandon any lines in PEI, and if so, what lines are they?

Mr. Bandeen: Okay, that is a fairly full question on the future of railway business in Prince Edward Island.

Mr. Gass: It is a critical question for PEI.

Mr. Bandeen: I agree, it is critical. We have had long discussions with the provincial government and we were attempting to get a basic pattern of rail that should be left; that is, which ones, if any, should be allowed to be abandoned and which should be upgraded, because there is no sense in spending a great deal of money in upgrading a track that is going to be abandoned or is not required. I do not know where those stand now. They were in negotiation and I would have to go back and take a look at them.

As far as potatoes go, I have checked out our movements from the period September 1980 to January 3, 1981. We dispatched off the Island 752 carloads and 439 trailer loads, and there were no apparent equipment shortages; at least we have no report of an equipment shortage in the period. We are about to test what we call super therm rail cars, five of them—these are ones that are so well insulated that they do not require heating or refrigeration—on the handling of PEI potatoes with the growers to see whether these will meet the requirements, and we could substitute some of these in the future.

I thought our relations with the provincial government and also with the potato growers association were excellent. We had our problems, three or four years ago, we had rate problems and we had equipment problems. The rates were trapping us into using second-hand american refrigerator cars which were in terrible shape. They were not large enough to handle the volume of traffic and they were in terrible repair. To a large extent those have done and we are now using insulated box equipment and trailers.

Frankly, I am not aware of a complaint in the last year, and normally they come across my desk, but I will go back and look. I thought our relations with the growers was great; I thought we were discussing with them the problems of shipment and capacity and that we were having intelligent discussions on them.

[Traduction]

court et à long terme pour l'amélioration et le maintien du réseau ferroviaire de l'Île?

Il me semble que dans un rapport paru il y a environ un an on déclarait qu'il faudrait dépenser entre 25 et 30 millions de dollars pour améliorer le réseau ferroviaire de l'Île-du-Prince-Édouard. A-t-on tenu compte de cela? Des crédits ont-ils été affectés au programme d'amélioration du réseau et, dans l'affirmative, cela correspond-il à une période de temps courte ou plutôt longue? Prévoit-on abandonner certaines lignes dans la province et, si oui, lesquelles?

M. Bandeen: Vos questions sont ambitieuses. En fait, elles traitent de tout l'avenir des chemins de fer à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Gass: Cette question est d'une importance capitale pour l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Bandeen: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Nous en avons longuement discuté avec le gouvernement de la province et nous sommes en train d'essayer de déterminer quelle ligne ferroviaire devrait être conservée. Autrement dit, nous voulons déterminer lesquelles devraient être désaffectées et lesquelles devraient être améliorées, car il serait ridicule de dépenser des sommes importantes pour améliorer des voies qui seront supprimées ou dont on a plus besoin. Mais je ne sais pas très exactement où nous en sommes à l'heure actuelle. On était en train de négocier tout cela. Il faudrait que j'examine de nouveau la question.

Pour ce qui est des pommes de terre, j'ai vérifié les volumes transportés entre septembre 1980 et le 3 janvier 1981: 752 wagons et 439 remorques de pommes de terre ont quitté l'Île, et il n'y a apparemment eu aucune pénurie de matériel. Du moins, on ne nous en a signalé aucune. Nous allons également bientôt mettre à l'essai 5 wagons «superthermiques». Ces wagons sont si bien isolés qu'ils n'exigent aucun système de chauffage ou de réfrigération. Nous allons rencontrer des cultivateurs de l'Île-du-Prince-Édouard pour voir si ces wagons répondent à leurs besoins. On envisage de remplacer un certain nombre des voitures ordinaires par ces wagons spéciaux.

Je pensais que nos rapports avec le gouvernement provincial ainsi qu'avec l'association des cultivateurs de pommes de terre, étaient excellents. Il y a trois ou quatre ans, nous avions eu un certain nombre de problèmes, relatifs aux tarifs et au matériel. Les tarifs qui étaient alors imposés nous obligeaient à recourir à des wagons frigorifiques américains, que nous achetions d'occasion et qui étaient en très mauvais état. Ces wagons étaient insuffisants pour le volume de pommes de terre à transporter et il aurait fallu entreprendre d'énormes travaux de remise en état. La plupart de ces wagons ont disparu, et nous utilisons maintenant des wagons et des remorques isolés.

Je ne suis très franchement au courant d'aucune plainte qui aurait été déposée l'an dernier, et en général les plaintes passent par mon bureau. Mais je me renseignerai pour en être certain. Je croyais que les rapports que nous entretenions avec les cultivateurs étaient excellents. J'avais l'impression que les discussions que nous avions avec eux au sujet des problèmes de livraison, de capacité, etc., étaient très intelligentes.

[Text]

• 1605

Mr. Gass: Did you say you were going to try or you are trying five of these supertherm cars?

Mr. Bandeen: We are going to try.

Mr. Gass: You are going to try. When can we expect them?

Mr. Bandeen: I think in the immediate future, but let me go back a bit. The note I had said that five supertherm railcars are about ready. It is CN's intention to test the supertherm in the potato market. And we have 50 supertherm trailers. Some of these have been and are being used successfully to handle PEI potatoes, but those are the piggybacks. We also have cars. And we are going to test both to see that they meet the requirements of the shipper and see if they produce the product in the end in good quality.

Mr. Gass: Okay; then and on the question regarding the rail beds?

The Chairman: Three minutes, Mr. Gass.

Mr. Bandeen: I will come back to you on those. We are going to have to look into them all. The last I was aware of the matter, we were having discussions with both the provincial government and the shippers on the island to try to set up a basic rail network that was required. Then we planned to work out how we would upgrade that. But I must confess I do not know where that stands right now.

Mr. Gass: There was some discussion last year that the main line from Charlottetown to Souris, I think, is going to be discontinued. Are you aware of that, sir?

Mr. Bandeen: Not personally, no. I will go back and get a written answer to you as soon as possible as to exactly where the negotiations are with the province.

Mr. Gass: Assuming that the study was accurate at around \$25 million to \$30 million, in your opinion should that amount of money be spent on railbeds in P.E.I.? Or do you think that the rail system is that crucial to the well-being of the potato and other industries on P.E.I.?

Mr. Bandeen: I cannot answer that question without doing some homework. At one time I know there was a strong push within the railway to try to persuade Prince Edward Island that they did not require a rail service; that they could get better transportation service by interfacing with the rail on the mainland. I realize also that that approach was given up some time ago, and we have been in discussions with the province on what is the optimum size of rail to leave to give the service that is required. Frankly I do not know where those discussions stand. I will go back and look and send you an answer.

[Translation]

M. Gass: Avez-vous dit que vous alliez mettre à l'essai ou que vous avez déjà mis à l'essai cinq wagons «superthermiques»?

M. Bandeen: Nous allons essayer.

M. Gass: Vous allez essayer. Quand peut-on s'attendre à pouvoir les utiliser?

M. Bandeen: Sous peu je pense, mais permettez-moi de retourner un peu en arrière. La note qu'on m'a donnée précisait que cinq wagons superthermiques sont presque prêts. Le CN compte les mettre à l'essai pour voir si on pourrait les utiliser pour le transport des pommes de terre. Nous disposons également de 50 remorques superthermiques. Un certain nombre d'entre elles ont déjà été utilisées pour transporter les pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, mais il s'agissait surtout de wagons rail-route. Nous avons également des wagons et nous allons mettre les deux à l'épreuve pour voir s'ils répondent aux exigences des exportateurs et si le produit ainsi livré est de bonne qualité.

M. Gass: Très bien. Et qu'en est-il de l'état du réseau ferroviaire?

Le président: Vous n'avez que trois minutes, monsieur Gass.

M. Bandeen: Je reviendrai là-dessus plus tard. Nous devons examiner toutes les lignes de très près. La dernière fois que j'en ai entendu parler, nous discutons avec le gouvernement provincial et avec les transporteurs de l'Île afin de voir comment mettre sur pied un réseau adéquat. Nous prévoyons également étudier la question de son amélioration. Mais je dois vous avouer que je ne sais pas où nous en sommes exactement à ce sujet.

M. Gass: L'an dernier, on avait envisagé d'éliminer la ligne principale reliant Charlottetown et, je pense, Souris. Savez-vous ce qu'il en est?

M. Bandeen: Non, je regrette. Mais je pourrai faire des recherches et vous envoyer rapidement une réponse écrite pour que vous sachiez exactement où en sont les négociations avec la province.

M. Gass: Supposons que les chiffres de 25 à 30 millions de dollars qui figurent dans l'étude correspondent à une interprétation réaliste des dépenses nécessaires. À votre avis, devrait-on consacrer de telles sommes au réseau ferroviaire de l'Île-du-Prince-Édouard? Pensez-vous que le réseau soit suffisamment essentiel à l'essor de l'industrie de la pomme de terre et des autres industries de la province pour justifier ces dépenses?

M. Bandeen: Avant de répondre à votre question, il faudra que je fasse un certain nombre de recherches. Je sais qu'à une certaine époque, les chemins de fer essayaient de convaincre l'Île-du-Prince-Édouard qu'elle n'avait pas réellement besoin d'un réseau ferroviaire. L'un des arguments avancés était que la province pourrait mieux se débrouiller si elle assurait une jonction avec les services ferroviaires du continent. Mais je sais très bien que cette approche a été abandonnée il y a longtemps déjà et qu'il y a eu un certain nombre de discussions avec la province au sujet de l'importance optimale du réseau nécessaire pour assurer le service requis. Je vous avoue très franche-

[Texte]

Mr. Gass: You are aware that freight trains on P.E.I. have had to reduce their speed . . .

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Gass: . . . because of the condition of the railbeds, almost to the point that the people call them the "Blueberry Special"—you can be travelling on the train, get off and pick a basket of blueberries and then finally board the last car of the train as it goes by. It is a really serious situation in P.E.I. I have no further questions, Mr. Chairman. Thank you, Dr. Bandeen.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Dr. Bandeen, may I ask you a question about the supertherm cars. Since you said you have some trailers, I assume you have some experience with them, and perhaps other railroads have had some experience with them. Would they be practical in the kind of weather we have had this past winter?

Mr. Bandeen: Yes, I think so. They are basically designed to be so well insulated that they retain their interior temperature for a number of hours—days actually—the cars are supposed to be insulated against extreme cold and extreme heat. They can operate as effectively in Southern California as in northern Quebec. That is the theory. The reason we are not buying a whole lot of them right off the bat is because we want to go through a few winters like this to find out whether they do retain the heat; on those cars, there is no means for artificially heating or artificially cooling in the summer. You put the commodity in at the temperature you want it at, and it is so well insulated that it stays at that temperature or within the range that is allowable during shipment. Those cars are particularly good for fresh fruit, vegetables and flowers, and things like that. They have been used in the U.S. for that.

The Chairman: It is too bad you had not had a few in December and January of this year. Thank you. Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je reviens encore au rôle particulier que CN doit jouer, à savoir ce dont on parle toujours, le rôle d'unificateur. Il est certain que le but recherché par CN est de donner des services à toute la population, dans les meilleures conditions possibles et peut-être au meilleur marché possible. Je pense que les autorités du CN remplissent très bien leur mandat. Quand on a voulu se débarrasser de certains services, on a divisé le CN en plusieurs sections, VIA, service de messageries, et on parle de plus en plus de rationalisation. Cependant, quand on parle de rationalisation, on diminue les services partout au pays. On essaie d'abandonner des services dans des régions éloignées comme la mienne où de plus en plus, ces services sont requis. Le département de l'express a déjà été très rentable et aujourd'hui, on dit qu'il n'est plus

[Traduction]

ment que je ne sais pas exactement où en sont les discussions. Je vais me renseigner et je vous enverrai une réponse.

M. Gass: Vous savez sans doute que les trains-marchandises de l'Île-du-Prince-Édouard doivent réduire leur vitesse . . .

M. Bandeen: Oui.

M. Gass: . . . à cause du mauvais état de l'assiette des lignes. Ces trains ralentissent d'ailleurs tant que les gens les appellent «spéciaux-cueillette-de-fraises». Vous pouvez descendre du train en marche, aller cueillir des fraises, et remonter dans le dernier wagon. La situation est très grave à l'Île-du-Prince-Édouard. Je n'ai plus de question à poser, monsieur le président. Merci, monsieur Bandeen.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur Bandeen, j'aimerais vous poser une question au sujet des wagons superthermiques. Vous avez dit que vous avez un certain nombre de remorques, et je suppose que vous, ainsi que d'autres compagnies de chemins de fer, ont déjà une certaine expérience de ce matériel. Ces remorques seraient-elles pratiques dans des conditions climatiques comme celles que nous avons connues l'hiver dernier?

M. Bandeen: Je pense que oui. En pratique, elles sont si bien isolées que la température interne demeure constante pendant plusieurs heures et même plusieurs jours. Les wagons sont isolés contre des froids et des chaleurs extrêmes. Elles sont aussi pratiques en Californie du Sud que dans le nord du Québec. Du moins, c'est la théorie. Si nous ne voulons pas en acheter tout un tas tout de suite, c'est que nous aimerions attendre quelques hivers pour voir si ces wagons conservent bien la chaleur dans ces conditions. Je souligne de nouveau que ces wagons ne sont équipés d'aucun système de chauffage ou de refroidissement. En principe, les marchandises sont mises dans le wagon à la température que vous y avez fixée au préalable; ces wagons sont censés être si bien isolés que la température reste la même ou du moins ne varie que dans la gamme permise. Ces wagons se prêtent tout particulièrement au transport des fruits, des légumes et des fleurs. D'ailleurs, aux États-Unis on s'en sert déjà pour transporter ces marchandises.

Le président: C'est dommage que vous n'en ayez pas utilisés quelques-uns en décembre dernier et en janvier cette année. Merci. Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to come back to the special role that the CN should play. We constantly bring up the idea of its playing a unifying role. It is clear that CN's objective is to offer its services to the population as a whole, and to do so in the best possible conditions and at the lowest price. I am of the opinion that CN's management carries out its mandate. When they were talking of eliminating a certain number of services, CN was divided into various departments, for example, VIA, the parcel post, et cetera. And there is more and more talk about rationalization. However, rationalization would mean reducing the services that are offered throughout the entire country. That would mean, for example, cancelling services in isolated areas such as mine where these services have become more and more essential. The express services used to be profit

[Text]

rentable. Eh bien, je me pose des questions. Sur le plan humain, on a tous les effectifs, on a tout le personnel sur place pour donner de plus en plus de services et on a tendance à les diminuer.

• 1610

Monsieur Bandeen, Je dois vous dire une chose: en affaires, laisser tomber les services, c'est la décision la plus facile à prendre, mais quand on veut relever les services qui sont déficitaires, il faut être plus dynamique et essayer de les vendre de plus en plus à la population. Présentement, je ne crois pas que le CN joue bien son rôle, celui de donner des services à un coût acceptable et peut-être de donner plus de dynamisme aux services.

Monsieur Bandeen, on parle de nouveaux genres de services, c'est-à-dire le camionnage, le transport routier. Quels sont, en termes d'énergie, le coût du transport d'une tonne par chemin de fer et celui du transport d'une tonne par camion?

Est-ce que vous avez la comparaison?

Mr. Bandeen: I do not have the information in front of me to compare the energy consumption of rail and truck, but as a generalization, they both have their position. The big energy efficiency of rail is being able to carry carload traffic in bulk commodity. When a railway carries 100 tons or even 60, 70, or 80 tons in a car, it is extremely efficient, it produces the lowest cost and the lowest energy consumption. The worst possible use of a railway is to carry a small parcel, which used to be done in the express business. That is extremely expensive, not only in terms of cost but in terms of energy.

Generally speaking, the truck is considered to have an energy and cost advantage up to a range of 200 to 300 miles, and over 200 to 300 miles for smaller quantities going to several locations or perhaps originating in several locations.

The rail is considered to have a natural advantage over 200 miles and primarily from point to point—if there is only one origin and one destination. That is the generalities of the trucking . . .

M. Dionne (Chicoutimi): Dans ma région, on a toujours eu le service d'express qui était très apprécié, mais voici qu'on annonce qu'on l'abandonne au mois de juin pour le confier à l'entreprise privée.

Monsieur Bandeen, il me semble qu'il faudrait s'inspirer des erreurs commises dans le passé et on va n'en nommer qu'une, celle du service des Postes. On a abandonné une foule de services, on a confié à l'entreprise privée d'autres services qui ont triplé et quadruplé; il y a même eu des augmentations de l'ordre de 500 p. 100 et même de 1,000 p. 100 dans certains secteurs d'activités des Postes. On a tendance à vouloir répéter

[Translation]

earning but now we are saying that it no longer is. So this brings me to asking myself a certain number of questions. As far as human resources are concerned, we have all the necessary personnel to increase the services offered and yet the trend seems to be going more and more towards reduction.

Mr. Bandeen, there is something I simply must say now. In the business world, the easiest decision to make is that of abandoning certain services; but when one is trying to pick up those services which have shown a deficit, one must be more dynamic and try to sell more and more services to the general population. At the present time, I do not think the CN is carrying out its role very well, and that role is to offer services at reasonable cost and be more dynamic and enterprising as far as these services are concerned.

Mr. Bandeen, we have been talking about new types of services, ie. trucking and transport by road. The question I would like to ask is the following: What is the cost of transporting one ton of merchandise by train as compared to that of transporting the same tonnage by truck, in terms of energy consumption?

Do you have that information?

M. Bandeen: Je n'ai pas ces renseignements sous la main. Je ne saurais vous dire qu'elle est la consommation énergétique de chacun de ces deux moyens de transport. Mais je peux néanmoins vous dire que l'avantage, sur le plan énergétique, du transport ferroviaire c'est qu'il permet de transporter un volume très important de marchandises en une fois. Si chaque wagon transporte 60, 70, 80 ou 100 tonnes de marchandises, c'est très efficace et la consommation énergétique et les coûts sont moins élevés. Par contre, le transport par train de petits paquets est beaucoup moins rentable, et c'est ce qui se passait avec le service express. Une telle utilisation du système ferroviaire coûte non seulement sur le plan monétaire, mais aussi sur le plan énergétique.

En général, le camion est le système préféré, pour ce qui est des facteurs énergie et coûts, jusqu'à une distance de 200 ou 300 milles et lorsqu'il s'agit de livrer des articles en petites quantités à différentes régions, ou encore lorsqu'il faut aller chercher les marchandises à transporter à différents endroits.

C'est le chemin de fer qu'on préfère lorsque les distances à parcourir sont supérieures à 200 milles et lorsqu'il n'y a pas densifier de points d'origine et de destination. Voilà donc, grosso modo, . . .

Mr. Dionne (Chicoutimi): In my area, we have always had the express service, which everyone appreciated, but it seems now, according to what has been announced, that it is going to be abandoned as of June and be taken over by private enterprise.

Mr. Bandeen, it seems to me that we should learn by our mistakes, and, to name only one, I would call to mind the parcel post service. A whole pile of services have been abandoned or handed over to private enterprise and the cost of these services have tripled or even quadrupled. There have been increases of 500 and even 1,000 per cent in certain parcel post related activities. And it seems as though the same mistakes

[Texte]

les mêmes erreurs dans le service d'express. Vous vous préparez à confier à l'entreprise privée une foule de responsabilités alors qu'on sait si bien qu'aux États-Unis, les mêmes erreurs ont été faites dans le passé. On a confié une trop large part de responsabilités à l'entreprise privée de camionnage et dès que l'entreprise de camionnage a été très bien installée, on s'est servi de cette entreprise pour étouffer toute une population qui n'a plus de service par chemin de fer maintenant aux États-Unis. On s'apprête à répéter ici les mêmes erreurs, il me semble. Remarquez bien que critiquer, c'est facile. Je crois cependant que vous devriez vous inspirer des erreurs commises aux États-Unis. Or, on fait les mêmes erreurs... Au moment où on demande à toute une population de rationaliser son transport, peu importe les moyens de transport qu'on prend, vous autres, au CN, vous commencez par emprunter les modes de transport où on dépense plus d'énergie tout en offrant en même temps moins de services à la population. Et je vous le dis, monsieur Bandeen, dans des régions comme le Saguenay-Lac-Saint-Jean, il est impensable de supprimer de tels services comme celui des messageries. Et comme je vous l'ai souligné le 18 décembre, il me semble que dans des régions terminales il serait facile d'ajouter des wagons additionnels au train VIA Rail. C'est le même monde, c'est les mêmes fonctions, c'est les mêmes rails, ce sont les mêmes outils qui vont transporter les marchandises chez-nous... Je ne sais pas, mais à mon avis monsieur Bandeen, vous vous préparez à répéter les mêmes erreurs commises aux États-Unis.

• 1615

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I am sure, as Mr. Dionne knows, that we have not moved the express on rail for a considerable number of years. There is, at some times in some places, express moving on rail, but it is primarily between Montreal, Toronto and western Canada. In the Lac St-Jean area I am not aware that it has gone by rail for years; it has gone by truck. We intend to continue to be represented there; we intend to be available as an express service to anybody who wishes to use us, but we will contract with a local trucker to move it to Montreal or Quebec City or the closest terminal.

As for energy conservation and efficiency, by using the local trucker, the local entrepreneur, we can increase his profitability and his efficiency by increasing his volume, so you are going to get a reduction in energy used.

In the long term this should produce the most profitable, the most efficient transportation for all the parts of Canada. I realize that there is dislocation; there is dislocation whenever change is made, whenever technological changes come in, or when changes occur because of competitive pressures. In this particular case we are responding perhaps later than we should to the changes which have taken place in our competitors. We are attempting still to remain a national company and to be able to give service to all parts of the country, but instead of trying to do all of it ourselves, we are trying to use the existing local entrepreneur to his advantage as well as to our own.

[Traduction]

are going to be made concerning the express service. You are considering handing over tremendous responsibilities to private enterprise when we know full well that in the United States, for example, these same mistakes have already been made. Too many responsibilities were handed over to private trucking companies and as soon as these companies were well settled, they were used to smother entire communities that no longer have any rail service in the United States. It seems as though we are about to repeat these same mistakes here. Of course, you might answer that it is easy to criticize. I think, however, that you should learn from the errors made in the United States, but that is not the case. At a time when we are asking an entire population to rationalize its means of transportation, you, at the CN, start by using the means of transportation using the most energy while offering less service to the population. I add that in areas like the Saguenay-Lac-St-Jean, it would be unthinkable to abolish such services as the express. As I said on December 18, I think that it should be possible to add additional cars to the VIA Rail trains bound for the terminal areas. Those are the same people, the same functions, the same tracks, the same tools that transport freight in our area. I have a feeling that you are about to make the same mistakes as they made in the United States

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Comme M. Dionne le sait, il y a déjà de nombreuses années que nous n'offrons plus de service ferroviaire pour les messageries. Il arrive parfois que les messageries soient assurées par le service ferroviaire, mais c'est surtout entre Montréal, Toronto et l'Ouest du Canada. Dans la région du Lac Saint-Jean, cela fait déjà des années qu'elles sont assurées par entreprises de camionnage. Nous avons l'intention de continuer notre service dans cette région, nous voulons offrir un service de messagerie à quiconque voudra bien s'en servir; mais nous le faisons par l'intermédiaire d'un camionneur local qui assurera le service jusqu'à Montréal, Québec ou le terminal le plus proche.

Pour ce qui est de la conservation de l'énergie, nous pouvons augmenter la rentabilité et l'efficacité des entreprises locales en augmentant leur volume, de sorte qu'on réduit en fait l'énergie utilisée.

A long terme, cela devrait nous permettre d'offrir le moyen de transport le plus rentable et le plus efficace par tout le Canada. Je me rends compte que cela cause des bouleversements, il y a en a toujours lorsqu'on effectue ces changements, surtout lorsqu'il s'agit de changements technologiques, ou lorsqu'il se produit des changements à cause de la concurrence. Dans ce cas, nous avons peut-être tardé à nous adapter aux changements qui étaient survenus chez nos concurrents. Nous essayons de demeurer une société nationale et d'offrir nos services à toute les régions du pays. Cependant, plutôt que

[Text]

Le président: Monsieur Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Je comprends très bien ce que vous me dites, mais dans ma région, ce n'est pas tout à fait ce qui va se passer. On m'a dit hier que le service des messageries va disparaître. Or CN a tous les camions, a tous les outils nécessaires pour faire de la distribution dans ma région... Mais on va le supprimer! Comme je l'ai souligné au mois de décembre, il y aura des augmentations de tarifs pour faire 5 ou 6 milles de plus pour la livraison de certains colis. Il en coûte \$7 présentement et cela va coûter \$11.30 de plus. Vous avez déjà une organisation très bien structurée et en place et voilà que vous voulez confier cela à l'entreprise privée! Chez nous, le fait de transférer à l'entreprise privée une certaine partie des services offerts par CN va provoquer une augmentation de \$11.30 pour aller à la ville de La Baie qui est 10 milles plus loin que Chicoutimi. A Chicoutimi il en coûte \$7.75 pour la livraison d'un colis; il en coûtera dorénavant pour la ville de La Baie \$19.05 quand on va confier cela à l'entreprise privée. Ça commence déjà à étouffer une population qui est éloignée. C'est à ce sujet que je fais une revendication, monsieur Bandeen. CN doit jouer dans le pays un rôle d'unificateur. C'est un rôle que l'État doit lui faire jouer surtout dans des régions éloignées. Montréal, c'est beaucoup moins un problème, les structures d'organisation sont 10 fois plus fortes que dans les régions éloignées. De plus, monsieur Bandeen, je crois qu'il y a des déficits qui doivent être répartis dans l'ensemble de la population, justement pour privilégier des régions qui sont éloignées et dont malheureusement la géographie ne changera pas. C'est pourquoi je vous demande d'avoir une attention particulière pour les régions éloignées dans ce pays, qui souffrent à cause de leur éloignement, qui souffrent du manque de structures sur le plan de la distribution et qui souffrent de bien d'autres choses également. Donc, on ne voudrait surtout pas souffrir à cause de l'absence du CN dans nos régions.

• 1620

Mr. Bandeen: I think this goes back again to the discussions we had at the last meeting I attended in December of this committee, on what the role of the CN was, what its purpose was, what it was trying to do; I believe these were the questions I was asked. I indicated I thought our job was to give efficient, effective transportation at the lowest cost, and that if indeed those rules were to be violated and somebody wanted to go outside of that, and either produce uneconomic services or subsidized services—this is something we as the management of CN cannot make that kind of a decision. That is a decision that has to be made by the government of the day or the Parliament of the day, which has been in the past. They have tackled this problem in Crow grain; they have tackled the problem with the MFRA, an attempt to give lower rates to a section of the country to certain of the commodities moving out of there. The management of CN has no ability or capacity to do that. We will respond, if asked, to subsidize a region or an area or a shipper, and the National Transportation Act is pretty clear on that. It says we are not to do that, but if asked by any level of government to do it, we should do it and bill them for the difference.

[Translation]

d'essayer de le faire nous-mêmes, nous utilisons les entreprises locales tant à leur avantage qu'à notre.

The Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): I understand what you are saying, but in my area, that is not exactly the way things are going to happen. I was told yesterday that the express was going to disappear. The CN has all the trucks, all the tools needed to deliver in my area, but this service is going to be abolished. As I said in December, there are going to be rate increases to travel five or six miles in order to deliver certain parcels. It now costs seven dollars and it is going to cost \$11.30 more. You already have good infrastructure but you are still going to give this to private enterprise! This transfer to the private sector will mean in my area, an increase of \$11.30 to go to the town of La Baie which is about ten miles past Chicoutimi. In Chicoutimi, parcel delivery costs \$7.75. This means that delivery in La Baie will now cost \$19.05. This is already strangling a population which is very isolated. That is why I made these representations, Mr. Bandeen. The CN must play a unifying role in the country. And this role is especially needed in the isolated areas. It is much less of a problem in Montreal, because the infrastructure is ten times what we have in the isolated areas. Moreover, I think that there are deficits that should be spread over the entire population, to benefit these isolated areas where the geography is unfortunately never going to change. That is why I ask that particular attention be given to the isolated areas of our country, suffering from their isolation, from the lack of infrastructure and a lot of other things as well. We would not like to suffer as well from a lack of CN services.

M. Bandeen: Cela nous ramène aux discussions que nous avons eues au Comité lorsque j'ai comparu pour la dernière fois en décembre. On discutait du rôle réservé au CN, de son objet, de ses objectifs. Je pense qu'on m'a posé des questions à ce sujet. J'ai dit que selon moi, nous devons offrir un service de transport efficace au plus bas coût possible et que s'il n'était pas possible de s'en tenir à ces règles, s'il fallait offrir un service subventionné ou non rentable, nous ne pourrions pas l'autoriser. C'est une décision qui devait être prise par le gouvernement ou le Parlement et qu'on a effectivement prise par le passé. Le Parlement a résolu ce problème en adoptant le taux du Pas du nid de corbeau, en adoptant la loi sur les taux de transport des marchandises dans d'autres provinces maritimes, s'efforçant d'accorder des taux inférieurs pour certaines marchandises expédiées à partir de régions bien précises du pays. La direction du CN n'est pas autorisée à le faire. Si on nous le demande, nous pourrions subventionner une région ou un expéditeur. La loi nationale sur les transports le dit clairement: nous ne pouvons pas prendre cette décision nous-mêmes, mais si le gouvernement nous le demande, nous devons le faire et lui facturer la différence.

[Texte]

Basically I understand what you are saying about the remote areas and ones that have a different infrastructure than does Montreal or Toronto. But I do not think we can unilaterally decide we are going to underwrite the transportation into a particular region and not into another one. I have never felt that was the role the CN management had any particular competence in, nor should it indeed be dabbling in this. But we are perfectly happy to respond to the levels of government if they come up with a request, and indeed we have done this in the past.

In Toronto, where the Ontario government wanted to run commuter services in and out of Toronto, we responded; we run them for them; they pay us. We are about to get on the same type of arrangement in Montreal, I hope, for commuter services, and I think I started the whole discussion on the Express the last time, or certainly in the Senate when I appeared, saying that if it were determined that the Express is needed in the national purpose, or needed in parts of the country in a national purpose, and if this determination is made by elected representatives of the people duly made, then of course we will respond to that kind of question.

In the meantime, I think it behooves us to operate as economically and efficiently as possible.

Le président: Deux minutes.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur Bandeen, j'ai peur d'une chose. Je pense que vous avez des structures tellement complexes présentement, les nouvelles structures, j'ai l'impression qu'elles sont beaucoup plus complexes qu'elles ne l'étaient auparavant. Alors, cela crée des problèmes sur le plan humain pour les personnes en place. Chez nous, les gens qui sont au service de Via Rail se disent encore au service du CN et ceux qui sont au service du CN ne savent pas s'ils seront transférés à Via Rail. Je pense que les nouvelles structures mises en place présentement sont très complexes. En terminant émettrais le souhait suivant, monsieur Bandeen. Je pense qu'il faut faire un retour en arrière. Il y a des choses qui fonctionnaient très bien il y a quelques années et je pense qu'il faudrait réévaluer notre façon d'opérer cet ramener certaines structures qu'on a tendance à mettre de côté pour le plus grand bien du public canadien.

Il est vrai qu'il y a 10 ans, monsieur Bandeen, l'administration était plus compliquée, on n'avait peut-être pas des moyens aussi modernes qu'aujourd'hui. Si on retournait en arrière avec certaines structures d'opération, moderniser l'administration, je suis convaincu que les citoyens canadiens auraient tout à y gagner et cela humaniserait davantage les services que le CN donne. Présentement, j'ai l'impression que l'on divise trop les services et on ne sait pas où l'on va. C'est un peu le souhait que j'émetts en terminant. Que l'on revise un peu les positions que l'on a tendance à prendre présentement au CN.

The Chairman: Doctor Bandeen.

Mr. Bandeen: As I understand it, your observation is that our own employees and our own management, on the local level, are unnecessarily confused by the complications of our organization, or perhaps do not understand it. This tells me that we have a communications problem because they should understand what we are doing and if we do not have that

[Traduction]

Je comprends ce que vous voulez dire lorsque vous parlez des régions isolées qui n'ont pas la même infrastructure que Montréal ou Toronto. Je ne pense pas cependant que nous puissions décider unilatéralement de subventionner les transports dans une région plutôt qu'une autre. Je n'ai jamais cru que le CN pouvait jouer un tel rôle, et je ne crois pas qu'il devrait le faire. Nous sommes cependant tout à fait disposés à nous plier à la demande du gouvernement et nous l'avons déjà fait par le passé.

Le gouvernement de l'Ontario voulait offrir un service de train de banlieue à Toronto et nous avons accepté de l'offrir contre remboursement. Nous allons bientôt conclure un arrangement semblable avec Montréal et je pense que la dernière fois, c'est moi qui ait lancé la discussion sur les messageries. En tous cas, j'en ai parlé lorsque j'ai comparu au Sénat où j'ai dit que si l'on jugeait qu'un service de messageries était nécessaire à des fins nationales, et si la décision était prise par des représentants élus, nous serions disposés à l'offrir.

Entre temps, il nous incombe d'être aussi rentable et efficace que possible.

The Chairman: Two minutes.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Bandeen, I fear one thing. Your structures are already so complicated, I think that they are much more complex than they were before. This will create problems, human problems, for the people in place. In my area, people working for VIA Rail are still saying that they are working for the CN and those who are working for the CN do not know if they are going to be transferred to VIA Rail. The new structures being put in place are very complex. In conclusion, I would make the following wish, Mr. Bandeen. I think we should go back in time. There were things which were working very well a few years ago and I think that we should re-assess the way we operate things and bring back certain structures which we have a tendency to put aside, for the greater interest of the Canadian public.

It is true that ten years ago, the administration of the services was more complicated, maybe we did not have modern means like we have today. If we were to modernize the way we administer certain structures, I am convinced that the Canadian citizens would gain on the whole and that it would humanize the services offered by the CN. I think that right now we are subdividing the services so much so that we do not know where we are going. That is what I would like. That the CN review the positions it tends to adopt right now.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Si j'ai bien compris, la complexité de notre organisation sème une confusion inutile parmi nos propres employés et nos propres dirigeants, vous ai-je bien compris? C'est un indice que nous avons un problème de communication, parce qu'ils devraient comprendre que nous en sommes à faire des changements et si nous n'avons pas réussi à le leur

[Text]

message across to our own people, then we certainly should try to do so. I will look into that aspect of it because it is very important that a person working for a corporation the size and complexity of the CN should have a clear understanding of what their role is and how they fit into the organization. Indeed, if our people at the operating level of the corporation do not, then we should make every effort to see that they do.

I understand your reference also to wanting to go back perhaps to a simpler era. I grew up in an area in southern Ontario, a rural area, when the pace of life and the method of life was much simpler; I lived on a farm which was self-sufficient and I occasionally think that would be nice to go back to that. My mother used to say, we produced everything there but the salt and you had to go 80 miles to Goderich to get it, but everything else was self-sufficient. I do not think we can go backwards to that era . . .

Mr. Benjamin: They are not any more.

Mr. Bandeen: . . . any more and I know we cannot as a company. The reason for the divisionalization of the CN was not just to set up divisions, it was to try to improve the management and the administration of the corporation. While the results on the local level may have been difficult, on a corporation level and on a management level they have been quite rewarding financially and rewarding in the sense of direction that a corporation gets and a sense of shepherding and using the facilities and the assets which have been entrusted to the corporation.

I think the way I would like to tackle the problem you are outlining is: (a) find out the magnitude of it in the corporation, and (b) attempt, through communication, to say to our employees what we are doing and make sure they understand it. If there is need for change, we will change, but I think it is important that they understand fully why we are doing what we are doing and what the corporation is trying to do.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Do not look only at the profits, look also at the service.

Mr. Bandeen: Yes.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I want to say to Dr. Bandeen that I ma from southern Alberta and Canadian National has no railways in my area at least until you get a lot closer to Calgary, so I am not about to talk about local problems at all but my comments are going to kind of follow-up Mr. Benjamin's questioning made this morning regarding livestock hauling by rail and as such I am sure they will apply to not only the CNR but also to CPR.

I want to lead off on a comment, Dr. Bandeen, that you made this morning when you suggested that the CNR's policy, shall we say, or approach to livestock hauling has been somewhat eroded—you used the term eroded—by the impact of trucking. I can appreciate that and my comments will not relate in any way to what I would call the short haul and certainly in western Canada the trucks took over, some time ago, up to several hundred miles and that is understandable. However I must say I was a little disturbed at your use of the term "eroded" which perhaps is another term for competition

[Translation]

faire comprendre, nous devrions essayer de nouveau. Je m'en occuperai, parce que c'est très important qu'un employé d'une société de la taille et de la complexité du CN comprenne très clairement quel est son rôle et comment il s'insère dans l'organisme. Si nos employés ne le savent pas, nous devrions nous efforcer de leur faire comprendre.

Je comprends également que vous vouliez retourner à une époque où tout était plus simple. J'ai été élevé dans une région du sud de l'Ontario où le rythme et le mode de vie rendaient tout plus simple. J'ai vécu dans une ferme où l'on pratiquait l'autarcie et je pense parfois qu'il serait bon d'y retourner. Ma mère avait coutume de dire que nous faisons nous-mêmes tout ce qui s'y trouvait sauf le sel, qu'il fallait aller chercher à Goderich, à 80 milles de là. Je ne pense pas que nous puissions retourner à cette époque . . .

M. Benjamin: Elle est révolue.

M. Bandeen: . . . et je sais que la société ne peut pas le faire. Nous n'avons pas divisé le CN à la seule fin de créer des divisions, nous voulions améliorer la gestion et l'administration de la société. Cela a peut-être posé des difficultés au niveau local, mais du point de vue de la société et de la gestion, les résultats ont été très satisfaisants en ce sens que la société y a gagné financièrement et puis administrativement, ayant une meilleure compréhension de ses objectifs et de son orientation.

Personnellement, je m'attaquerai au problème que vous avez mentionné en: a) délimitant l'ampleur du problème au sein de la société et b) essayant par une meilleure communication, de faire comprendre à nos employés ce que nous faisons. Il est peut-être nécessaire de changer, nous le ferons, mais il est important que nos employés comprennent bien pourquoi nous faisons ce que nous faisons et ce que la société essaie de faire.

M. Dionne (Chicoutimi): Ne regardez pas seulement les profits, tenez également compte des services.

M. Bandeen: Oui.

Le président: Le suivant est M. Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur Bandeen, je viens du sud de l'Alberta qui n'est pas desservi par le Canadien National. Ce service n'est offert que près de Calgary. Je ne vous parlerai pas de nos problèmes locaux, mais je me contenterai de poursuivre dans la même voie que M. Benjamin qui vous a interrogé ce matin au sujet du transport de bétail. Mes questions ne toucheront pas, donc, seulement le CN, mais également le CP.

Monsieur Bandeen, vous avez laissé entendre ce matin que l'emploi de camions pour le transport de bétail avait érodé votre position sur le marché. Je veux bien l'admettre et c'est pourquoi mes observations ne traiteront pas du transport sur les courtes distances où les camions se sont imposés, du moins dans l'ouest du Canada. Toutefois, l'emploi du terme «eroder» me préoccupe un peu parce que c'est une autre façon de dire que le camion vous fait concurrence. De toute façon, ce qui m'intéresse le plus, c'est le transport sur de longues distances

[Texte]

from trucking but what I am most interested in is the long haul from western Canada to Ontario, mainly, but also into Quebec.

Every year, mostly in the fall of the year as you pointed out this morning, about half a million feeder cattle have to move from western Canada to that principal market for feeder cattle and those are mostly calves. A producer's—a producer of cattle and especially calves but to a lesser degree yearlings, they are a year older—ideal time to ship is the day before the first serious snow storm in the fall. In that way he reasons that he gets his maximum weight and of course they are sold by weight. That is very simplistic, I know, but that is essentially what is going on and I do not think that is going to change too much.

• 1630

There have been serious attempts for years to get our calves weaned early and put them through a process so they get over that danger stage where they pick up illnesses and sickness when they are transported under stress. But it affects only a very small percentage of the cattle and it is a real hard sell, so I think we are going to see that continue.

It is true too that long-distance trucking has increased, especially over the last two or three years, and perhaps by a significant amount. But it is still a very small part of the total volume which has to move by rail. There are two reasons why trucking to Ontario is picking up. One is that it is a faster service, with one stop only from Alberta, at the Lakehead, and from eastern Saskatchewan they can go without a stop right to destination. The other advantage is they can be loaded right at the ranch or at the marketplace and be unloaded at the final destination. Those two are compelling reasons. The fact that they get down a little quicker means they get down healthier, and the death loss is less.

In spite of that, I hope you are not giving up on long-distance hauling by rail. You mentioned this morning that CNR does meet with representatives of the cattlemen's organizations, and this has been well known for years. You meet with the transportation committee of the Canadian Cattlemen's Association, and they in turn represent the Western Stock Growers' Association and others from Saskatchewan, and the Alberta Cattle Commission and the Ontario Cattlemen's Association. This is good. I am reminded, Dr. Bandeen, of a wonderful PR man CN had from Montreal who attended all those kinds of meetings for years. His name was Treffle Sévigny—a wonderful man, very quiet, but he attended those meetings and he listened to the discussions on transportation—and they were plentiful, sometimes. He was a real PR man for CNR, and we did appreciate him showing up at our annual meetings. I hope perhaps in his successor or something you continue that policy, because it was worth while.

But I want to say I do not think there will be any change in this pattern I was telling you about, the heavy shipments you pointed out, say, from mid-September through to mid-December, for two very obvious reasons. One is the biology of the cow, which produces a calf in April; and the other one is the certainty of winter in the fall of the year, especially in western

[Traduction]

de l'ouest du Canada à l'Ontario, surtout, mais également au Québec.

Chaque année, surtout à l'automne, comme vous l'avez dit ce matin, environ un demi-million de têtes de bétail engraisées sont expédiées de l'ouest du Canada au marché principal. Il s'agit surtout de veaux. Le meilleur moment pour expédier ce bétail est la veille de la première grosse tempête de neige d'automne, surtout lorsqu'il s'agit des veaux et des veaux d'un an. Le producteur peut ainsi obtenir un poids maximum pour son bétail qui est vendu au poids. C'est simpliste, je le sais, mais c'est ainsi que les choses se passent, et je ne pense pas que cela va changer beaucoup.

Pendant des années, on a essayé de sevrer les veaux très tôt afin de leur faire passer rapidement ce stade dangereux auquel ils peuvent attraper plus facilement des maladies dues au stress découlant du transport. Cependant, cela ne touche qu'un tout petit pourcentage du bétail et c'est très difficile à faire accepter, de sorte que les choses vont continuer comme elles sont.

Il est vrai également que le transport par camion sur de longues distances a augmenté surtout ces deux ou trois dernières années. Il ne représente cependant qu'une toute petite partie du volume total expédié par train. Si le camionnage jusqu'en Ontario augmente, c'est surtout pour deux raisons. Tout d'abord, c'est plus rapide, puisqu'on n'arrête qu'une fois en venant de l'Alberta, à Thunder Bay, d'où on peut continuer jusqu'à destination. Notre avantage c'est que le bétail peut être embarqué à la ferme même ou au marché et mené jusqu'à sa destination finale. Ce sont deux raisons majeures. Parvenant à destination plus rapidement, le bétail est en meilleure santé et il y a moins de pertes.

J'espère cependant que cela ne vous amènera pas à abandonner ce service. Vous avez dit ce matin que le CN rencontrait des représentants des organisations d'éleveurs de bétail, et cela fait des années qu'on le sait. Pour rencontrer le comité des Transports de l'Association canadienne des éleveurs de bétail qui, elle, représente la *Western Stock Growers' Association* et d'autres associations de Saskatchewan, ainsi que l'*Alberta Cattle Commission* et l'*Ontario Cattlemen's Association*. C'est très bien. Je me souviens d'un très bon relationniste du CN. Il était de Montréal et a assisté à toutes ces réunions pendant des années. Il s'agit de Treffle Sévigny, un homme merveilleux, très calme, mais qui écoutait toujours avec attention les discussions portant sur le transport, et il y en avait parfois beaucoup. Il était relationniste pour le CN et nous étions très heureux de le voir à nos assemblées annuelles. J'espère que vous avez poursuivi votre politique à cet égard, parce que c'était très valable.

Je ne crois pas cependant qu'il y aura changement dans cette tendance dont je vous parlais, dans les expéditions qui vont de la mi-septembre à la mi-décembre, et ce pour deux raisons évidentes. Il y a tout d'abord une raison biologique, en ce que les vaches mettent bas en avril et, deuxièmement, il y a la certitude qu'après l'automne il y a l'hiver, et surtout dans

[Text]

Canada. That dictates this bulge which makes it so difficult for anybody who is transporting.

But I wonder if perhaps you are giving attention to a possibility I have heard about—and I think it is probably happening in the States—the possibility of using some type of a container—that is not exactly right, in that I am not at all thinking of a rail stock facility which can be lifted off to unload, I am thinking of maybe a flat deck, maybe 60 feet long, and two containerlike units; they could even be double-decked, so you could have four compartments on a 60 foot or even longer flat deck. For that busy three-month season you would have the facilities to lift them up and put them on, and at the end of the rush you would take them off and use your flat deck for other container transportation and so on. I am wondering whether that is practical. Is it being done? Is it being done on a rental or lease basis? Are you considering leasing 40-foot stock cars with double decks rather than building them? And so on. As another alternative, are you serious about getting into the livestock trucking business yourself, on the long haul?

I will stop there for a moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I thank you for your questions. They are fairly involved, and they deal with livestock shipment, which we have talked about before and I am sure we will be talking about again. The subject came up for discussion when I met with the Board of Directors of Sask Pool on Tuesday. They ship a lot of livestock and they had some problems. Fortunately, all the problems they brought up had occurred on the CPR so I was able to relax but I realize it was perhaps a lucky day.

• 1635

As you know, the number of cars in the fleet has been stationary for some time and is declining as the cars work themselves out. The single-deck cars have disappeared in a short period of time. We are left with the double-deck which will fall out through accident and through age over a period of time. The only replacement for these is either a new car which is now \$50,000 to \$70,000 or, indeed, some hybrid such as you are suggesting of a flatcar with a container on it. I am not aware of these being used anywhere in North America but we certainly can easily look into it and our mechanical people will know.

Sask Pool wondered if we could not move the animals back to the trilevels if we take out the carrying cars. On the surface that looks like a nice idea. However, at the present time foreign cars are popular in Canada; which means that we fill the trilevels out of Vancouver and Halifax. It is good for us because we get business in both directions, but it does not particularly help the auto industry in central Canada. Trilevels are really not available and furthermore, I do not think the auto companies would allow that kind of thing, anyway. The decks are designed and owned by them, and they pay for them. I am sure they would not allow us to use them for an alternate use.

[Translation]

l'ouest du Canada. C'est pourquoi il y a tant d'expéditions à l'automne, ce qui complique les choses pour les transporteurs.

Avez-vous songé à la possibilité d'utiliser une sorte de conteneurs—ce n'est pas du tout ce que je devrais dire, parce qu'il ne s'agit pas d'un wagon qu'on pourrait transporter pour faire ensuite le déchargement—mais peut-être d'une plate-forme de 60 pieds de long par exemple sur laquelle on pourrait installer deux unités comme des conteneurs, qu'on pourrait même superposer ce qui nous donnerait quatre conteneurs par plate-forme de 60 pieds ou même plus. Pendant les trois mois les plus occupés, on pourrait superposer ces conteneurs, pour les enlever ensuite et utiliser la plate-forme à d'autres fins. Est-ce que ce serait possible. Est-ce qu'on le fait déjà? Est-ce qu'on en a déjà loué? Avez-vous envisagé la possibilité de louer des wagons de 40 pieds à double port, plutôt que de les construire? Enfin, avez-vous vraiment envisagé la possibilité d'utiliser des camions pour transporter le bétail sur de longues distances, comme autre possibilité?

Je m'arrête ici pour un instant, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Je vous remercie de vos questions. Elles sont assez compliquées et traitent des expéditions de bétail dont nous avons déjà parlé auparavant et dont nous parlerons encore, je suis certain. Ce sujet a été soulevé à la réunion du conseil d'administration du pool de la Saskatchewan à laquelle j'assistais mardi. Le pool expédie beaucoup de bétail et a eu des problèmes. Heureusement, c'est avec le CP qu'ils ont eu tous ces problèmes, ce qui m'a permis de me détendre. Je me suis cependant rendu compte que c'était peut-être tout simplement un jour de chance.

Comme vous le savez, le nombre de wagons dont nous disposons n'a pas changé depuis un certain temps et diminue même à mesure que les wagons sont mis au rancart. Les wagons à un seul étage ont disparu très rapidement. Il reste les wagons à deux étages, qui disparaîtront avec le temps. Les seuls remplacements possibles sont soit un nouveau wagon qui coûte maintenant de \$50,000 à \$70,000, ou un wagon hybride, comme celui que vous avez proposé, c'est-à-dire un wagon plate-forme avec un conteneur. Je ne crois pas qu'on en utilise en Amérique du Nord, mais nous pouvons étudier cette possibilité. Nos techniciens pourront nous dire si c'est possible.

Le pool de Saskatchewan se demandait si nous ne pourrions pas revenir aux trois étages, lorsque les wagons à bestiaux auront tous été mis au rancart. A première vue, cela semble une bonne idée. Toutefois, les wagons étrangers sont très populaires au Canada en ce moment, ce qui veut dire que les trois étages sont déjà remplis à Vancouver et à Halifax. C'est très bien pour nous, parce que nous faisons de bonnes affaires dans les deux sens. Cependant, cela n'aide pas beaucoup l'industrie automobile du centre du Canada. Ces trois étages ne sont pas vraiment disponibles et, de plus, je ne crois pas que les compagnies d'automobiles permettraient ce genre de choses, de toute façon. Ces wagons sont conçus par elles, et

[Texte]

We can undoubtedly buy cars to service us. The costs translated into rates would be astronomical. To buy new cars to service one or two months and to have to charge the whole cost of that against those two months would just be out of the question. It would simply be out of the reach of a farmer who wants to ship his cattle.

My information is that in the last year we were not aware of having a critical shortage of cars, or any shortage of cars for that matter, except in the month of November, and we have had that every year since I can remember for the reasons that you indicate. But the shortage was not that great. I am talking about CN—I do not know the situation in your territory. At the present time we are trying to negotiate—with the various producers, because while 1981 does not look too bad—it looks as if we will have enough cars to meet their demands, we can foresee the problem becoming acute in two or three years. Rather than wait until then, we are trying to negotiate with them now, asking them what they want: Do they want us to buy equipment and will they guarantee to use it and underpay a large rate in the future, or would they prefer to do the same with trucks? We would like to negotiate now, so that we are able to meet the problem when it arises. I do not know what the solution is.

As you know, we have got all sorts of cars sitting around and they are not used at all. But as you say, you cannot change nature, you cannot change the time calves are born, and you are not likely to change significantly when they are going to be shipped. I suppose this whole pattern would change if indeed there were some more of these calves kept in western Canada and fed there, but I do not know whether that is going to happen in the future.

Mr. Hargrave: A comment on that aspect in just a moment but I want to suggest, Mr. Bandeen, that it is well known of course that hopper cars can be rented now—hopper cars for grain, and I suppose for potash and other materials, too. This is being done. Is there any reason why a properly designed and a good livestock car could not be rented or is this being done now?

Mr. Bandeen: Let me look and see. It would depend totally on when the peaks are in the United States. If they coincide with ours, then no, you would not be able to rent anything. But if they do not coincide then there is a possibility we could pick up some equipment on a short-term lease for the peak period. I will certainly ask. I do not know the American pattern. I do not know whether it is different from ours. I suppose it would not be different immediately south of the border, but what it would be in the southern United States, I do not know.

Mr. Hargrave: They would coincide across the northern part, I am sure, because they have essentially the same weather as we do. I am sure of that.

Let me just pick up your comment about what would happen if we could feed out our cattle in western Canada where they are raised. We then could ship them either to the traditional Montreal market, where our fat cattle are being shipped now—especially out of Alberta, or along the west

[Traduction]

leur appartiennent. Je suis certain qu'elles ne nous autoriseraient pas à les utiliser à d'autres fins.

Nous pouvons sans aucun doute en acheter nous-mêmes. Cependant, il faudrait alors exiger des tarifs astronomiques. Cela coûterait beaucoup trop cher pour un service qui ne dure qu'un mois ou deux par année. Les éleveurs ne pourraient pas se payer ce luxe.

Selon mes renseignements, nous n'avons pas eu de pénurie critique l'année dernière, sauf en novembre, où il y a toujours eu pénurie, à ma connaissance, pour les raisons que vous avez mentionnées. Cependant, cette pénurie n'est pas bien grave. Je parle ici du CN, je ne sais pas quelle est la situation chez vous. En ce moment, nous essayons de négocier avec les éleveurs, parce que, même si nous ne prévoyons pas avoir beaucoup de problèmes en 1981, nous prévoyons en avoir beaucoup dans deux ou trois ans. Plutôt que d'attendre, nous avons commencé à négocier immédiatement, demandant aux éleveurs ce qu'ils voulaient. Veulent-ils que nous achetions de l'équipement, peuvent-ils nous garantir qu'ils vont s'en servir et payer le tarif majoré qu'il faudra exiger ce moment-là? Préféreraient-ils payer les camionneurs? Nous voulons négocier maintenant, afin de pouvoir résoudre le problème qui se posera. Je ne sais pas quelle sera la solution.

Comme vous le savez, nous avons beaucoup de wagons qui ne sont pas du tout utilisés. Cependant, on ne peut pas changer la nature on ne peut pas changer l'époque à laquelle naissent les veaux, et la date à laquelle il faut les expédier. Tout cela changerait si l'on gardait plus de veaux dans l'Ouest pour les engraisser. Je ne sais pas si on le fera.

M. Hargrave: J'aurai un commentaire à faire à ce sujet dans un instant, mais je veux préciser d'abord que tout le monde sait qu'on peut louer des wagons-trémies pour le transport des céréales, ainsi que la potasse et d'autres produits également. On le fait déjà. Y a-t-il une raison pour laquelle un wagon à bestiaux bien conçu ne pourrait être loué? L'a-t-on déjà fait?

M. Bandeen: Voyons. Cela dépendrait entièrement des périodes de pointe aux États-Unis. Si elles coïncident avec les nôtres, il sera impossible de louer quelque wagon que ce soit. Si elles ne coïncident pas, il sera alors possible de louer quelques wagons pour la période de pointe. Je vais m'informer. Je ne sais pas comment cela se passe aux États-Unis. Je ne sais pas si les périodes de pointe diffèrent des nôtres. Je ne crois pas qu'elles soient différentes près de la frontière, mais elles pourraient l'être dans le Sud des États-Unis.

M. Hargrave: Elles pourraient coïncider dans le Nord des États-Unis, j'en suis certain, parce qu'ils y ont le même climat que nous, j'en suis certain.

J'en reviens maintenant à votre commentaire au sujet de ce qui se produirait si nous pouvions engraisser notre bétail dans l'Ouest du Canada. Nous pourrions ensuite l'expédier soit sur le marché traditionnel de Montréal, où l'on envoie déjà notre bétail engraisé, surtout de l'Alberta, soit sur la côte ouest des

[Text]

coast of the United States, especially in the Los Angeles area. There is a terrific market there and it is closer in distance. But we come back to a subject I know you are very interested in and so am I, and that is the Crowsnest rate. Now the Crowsnest rate—the grain boys have some affinity to it. Mr. Benjamin knows what I mean.

• 1640

Mr. Benjamin: Careful.

Mr. Hargrave: It has a tendency, of course, to make us ship our raw material in the form of cattle out of the country, where as they should be finished right next door to where the barley is raised in western Canada. So, you know, the time will come when we will see more of it fed out there, I hope, when we get this Crow rate sorted out. But that will mean we will end up still shipping a considerable amount of the finished product probably in reefer cars and so on.

Mr. Bandeen: Or the supertherms were talking about a few minutes ago.

Mr. Hargrave: Is my time just about up?

The Chairman: You have about a minute left, Mr. Hargrave. I find your questioning fascinating, but I cannot stop the clock.

Mr. Hargrave: I will not ask you to, Mr. Chairman. You have been very generous. But I must say, I see these containers used so often, that appear to be a normal flatbed. Do you not think that has a possibility?

Mr. Bandeen: That has a possibility and we will look at it. Again, it depends on the peak requirement for these cars in other areas.

Mr. Hargrave: Our standards are almost a constant demand for your flatbeds year round, is it not?

Mr. Bandeen: There is.

Mr. Hargrave: For a multiple of uses.

Mr. Bandeen: Yes, but container cars are designed primarily for containers and are used on a continuous basis in from both coasts, but we can take a look and I can see what other flatcars are available and take a look at your idea and perhaps we can communicate with you.

Mr. Hargrave: Those flatbeds that have a fold up at each end. Big, long ones.

Mr. Bandeen: Those are for lumber, primarily, yes.

Mr. Hargrave: Well, why not use them in an off-season, if there is one? Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Our next questioner is Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you very much, Mr. Chairman, Doctor Bandeen, it has been a little while now since Canadian National has been out of the rail passenger business and I am sure it has caused a considerable sense of relief with the company, but

[Translation]

États-Unis, surtout dans la région de Los Angeles. C'est une région qui présente d'énormes possibilités, c'est un marché qui est beaucoup plus près de nous. Cela nous amène à un sujet qui vous intéresse beaucoup, je le sais, et qui m'intéresse également. Il s'agit du taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Tous les producteurs de céréales le connaissent bien. M. Benjamin sait ce que je veux dire.

M. Benjamin: Attention.

M. Hargrave: Ce taux nous pousse à expédier notre bétail à l'extérieur du pays, alors qu'il faudrait l'engraisser dans l'Ouest du Canada, c'est-à-dire là où l'on cultive de l'orge. Le temps viendra où l'on engraissera le bétail dans l'Ouest si l'on peut régler cette question du taux du Nid-de-Corbeau. Cela veut dire cependant que nous allons expédier de grandes quantités de produits finis par wagons réfrigérants.

M. Bandeen: Ou par «supertherms» dont on parlait tout à l'heure.

M. Hargrave: Ai-je épuisé le temps qui m'était alloué?

Le président: Il vous reste environ une minute. Je trouve vos questions fascinantes, mais je ne peux pas arrêter l'aiguille.

M. Hargrave: Je ne vous le demande pas, monsieur le président. Vous avez été très généreux. Il m'arrive tellement souvent de voir ces conteneurs qui semblent être des wagons plats normaux. Vous ne croyez pas que cela représente des possibilités?

M. Bandeen: Oui, et nous allons l'étudier. Cela dépend des périodes de pointe dans d'autres régions.

M. Hargrave: Ces wagons sont en demande presque toute l'année, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui.

M. Hargrave: Pour toutes sortes d'utilisations.

M. Bandeen: Oui. Cependant, ces wagons porte-conteneurs sont conçus pour transporter des conteneurs et sont utilisés de façon continue à partir des deux côtes. Nous pouvons cependant étudier cette possibilité et je verrai quels autres wagons plats sont disponibles, pour voir si l'on ne pourrait pas utiliser votre idée. Nous pourrions peut-être communiquer avec vous plus tard.

M. Hargrave: Il y a également des wagons plats à parois du bout. Ils sont très longs.

M. Bandeen: Ce sont des wagons destinés au transport du bois surtout.

M. Hargrave: Pourquoi ne pas les utiliser en saison, si c'est possible? Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hargrave.

Le suivant est M. Penner.

M. Penner: Merci, beaucoup, monsieur le président. Monsieur Bandeen, cela fait déjà un certain temps que le Canadien National n'assure plus le transport des voyageurs. Je suis certain que cela a beaucoup soulagé la société, mais j'aimerais

[Texte]

I did want to ask a few questions, sir, about the working relationship or the business relationship that exists between Canadian National Railways and VIA.

I am prompted to ask these questions because of the testimony this committee received when Mr. Roberts was with us. Mr. Roberts appeared before this committee in November and at that time he voiced his concern with the present relationship between VIA and the two railway companies, particularly with respect to the contracts that VIA has. I would just like to quote, Doctor Bandeen, very briefly from that testimony. He said,

We give the railways the number of trains that we want to operate and the workload that will be put on each railway and the railway gives us an estimate of the cost that will be incurred under the Costing Order R-6313 for that workload. They give us what they call anticipated costs so we can budget on a month-to-month basis.

Now, the problem is that when the actual costs, as they have been, are more than the estimated costs, then VIA has a serious budgeting problem and they have to come to Parliament for a supplementary estimate. For example, recently CN presented VIA with an additional invoice for \$10.1 million for the year 1979, this additional cost being the difference between the 1976 and the newly certified 1977 unit costs.

So, on that basis, I would like to ask Doctor Bandeen why the CN insisted on a contract that was based on estimated costs rather than on a fixed cost contract. In conjunction with that, I would like to know how these unit costs are determined. Could Doctor Bandeen provide the committee with a detailed explanation for this \$10.1 million adjustment for 1979? Finally, on the same note, why is it that Canadian National Railways does not give VIA access to the unit cost information which, I believe, they have asked for?

• 1645

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I wonder whether I could start at the beginning of this. Looking at Frank Roberts' problems with VIA, he has a fixed contract with the federal government and a variable contract with the railways. When the variable contract is above estimates, either made by himself or by us at his request, he has financial problems and has to come back for an increased appropriation.

I would also like to clear up the fact that when we started the negotiations with VIA, which was a number of years ago, both CN and CP wanted to get on a fixed contract basis with VIA. We were turned down by VIA and most directly turned down by the then Minister of Transport, who told us that they would not have any part of a fixed contract with the two railways; that it had to be R-6313 so it was not our idea to use R-6313; we were ordered to. I do not know what VIA's position at the time was. They did not raise any objections when the Minister ordered the two railways to use R-6313. It was always anticipated there would be a thirteenth bill; it is in the contract. We send them a monthly bill, the idea being that within 120 days of the end of the year, we send the thirteenth

[Traduction]

quand même poser quelques questions au sujet des liens qui existent entre le Canadien National et VIA.

Je pose ces questions à cause du témoignage de M. Roberts, qui a comparu devant le Comité. M. Roberts a comparu en novembre et s'est dit préoccupé de l'état actuel des relations entre VIA et les deux autres compagnies ferroviaires, surtout en ce qui concerne les contrats de VIA. Je voudrais vous citer des extraits de ce témoignage, monsieur Bandeen. Il a dit:

Nous indiquons aux chemins de fer le nombre de trains que nous souhaitons et la charge pour chacun, et eux nous donnent un devis conforme au R-6313 pour cette charge. Il s'agit des coûts prévus qui doivent nous permettre d'établir nos budgets mensuellement.

Lorsque les coûts réels dépassent les coûts prévus, VIA a de graves problèmes budgétaires et doit demander des fonds supplémentaires au Parlement. Récemment, le CN a soumis à VIA une facture additionnelle de 10.1 millions de dollars pour l'année 1979. Elle représentait la différence entre les coûts unitaires de 1976 et les nouveaux coûts unitaires certifiés pour 1977.

Je voudrais donc demander à M. Bandeen pourquoi le CN a insisté pour avoir un contrat basé sur des coûts prévus plutôt que sur des coûts fixes. De plus, je voudrais savoir comment on détermine ces coûts unitaires. M. Bandeen pourrait-il donner au Comité une explication détaillée du rajustement de 10.1 millions de dollars exigé pour 1979? Pour terminer, pourquoi le Canadien National ne donne-t-il pas à VIA les renseignements que cette société lui a demandés en ce qui concerne son coût unitaire?

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Permettez-moi de commencer par vous parler des problèmes de Frank Roberts avec VIA. Il a un contrat fixe avec le gouvernement fédéral et un contrat variable avec les chemins de fer. Lorsque ses dépenses dépassent le devis préparé par lui, ou par nous à sa demande, il a des problèmes financiers et doit demander des crédits supplémentaires.

J'aimerais également apporter une petite précision. Lorsque nous avons commencé de négocier avec VIA, il y a plusieurs années, le CN et le CP voulaient signer un contrat fixe avec cette société. VIA a refusé, ainsi que le ministre des Transports d'alors, qui nous avait dit qu'il ne participerait à aucun contrat fixe avec les deux sociétés de chemins de fer et que nous devions donc avoir recours à un R-6313. Nous y avons donc été contraints. Je ne sais pas ce qu'en pensait VIA à cette époque, mais je sais qu'elle n'a rien dit lorsque le ministre a obligé les deux sociétés de chemins de fer à utiliser un R-6313. Il avait toujours été prévu d'avoir une troisième facture; c'était dans le contrat. Nous leur envoyons une facture mensuelle, étant bien entendu que dans les 120 jours qui suivent la fin de

[Text]

bill. If it is any consolation, in the contract it says there is a fourteenth bill, so if Mr. Roberts is unhappy with the thirteenth bill, he should tell you that there is possibility of a fourteenth bill coming because of the contract that they insisted we sign. Unit costs that were used to calculate the thirteenth bill, I think, were based on 1977 date. I think this was what you just said. The CTC, who is busy working on this, will soon have 1978. When they have 1978, there will be a fourteenth bill which can be a plus or minus, and we will not know until then nor will Frank Roberts. I would just like to make it crystal clear that we did not want any part of that contract in the first place. We did not want R-6313; we did not want to base the charges on that. We wanted a fixed contract. We were turned down by it. We were ordered to do this by the Minister of Transport—both railways. We signed a contract with VIA which spells all this out in detail. There should have been an anticipation of a thirteenth bill and a fourteenth bill from day one, and that will occur in each year under this contract. There is nothing we can do about it. The CTC is running as fast as they can, as far as I know, but they are still back giving us 1978 unit costs right now. By the contract we have to plug those in after the event, get a re-estimation of what the cost was to be, and either send them a bill or send them a cheque depending on which way it varies. In the first instance, they owed us \$10.1 million; the fourteenth bill may very well have our ending up owing them money if indeed the unit costs changed.

Having said all this, never having been happy with the contract in the first place, the costing contract forced on us was never designed to be part of an operating contract. Our R-6313 was designed to estimate the costs of freight movements in the railway in order to apply the law of the land and there were long hearings on it. It attempts to estimate the variable costs so that we can get minimum and maximum costs under the National Transportation Act. However, that was taken, applied to passenger service and we were told we had to use it. VIA and ourselves have a contract which is cancellable with one year's notice. VIA has cancelled the contract and given us notice last April. That means that the contract will run out, I guess, at the end of their year which is March 31, and that between then and now we should be negotiating a new contract and a new basis with them, one that is more satisfactory to themselves and more satisfactory to ourselves and, indeed, we are in the middle of those negotiations right now with VIA.

Our experience in negotiations with VIA is that we cannot anticipate having a signed agreement until 11:59 p.m. the night before we have to run the trains the next morning on the new contract. I am not complaining. They want to make sure they do not leave anything on the table and the negotiations go on to the last minute. I am sure we will come to a contract that is better and more agreeable to the two of us.

• 1650

Why do we not release our costs to VIA? The principle that Canadian railways have worked on in dealing with customers and, let us face it, VIA is one of our large customers, has

[Translation]

l'année, nous envoyons la treizième facture. Si cela peut vous consoler, le contrat prévoit une quatorzième facture; donc, si M. Roberts n'est pas satisfait de la treizième, il devrait vous dire qu'il peut y en avoir une quatorzième, étant donné que cela est prévu dans le contrat qu'ils nous ont fait signer. Les coûts unitaires qui ont servi à préparer la treizième facture étaient basés sur des données de 1977. La CCT, qui s'en occupe, aura bientôt les données de 1978 et, à ce moment-là, il y aura une quatorzième facture, dont le montant dépendra de ces données, données que nous ne connaissons pas encore, pas plus que Frank Roberts. Je voudrais qu'il soit bien clair que nous ne voulions absolument pas de ce contrat au début. Nous ne voulions pas le R-6313; nous ne voulions pas calculer nos frais sur cette base. Nous voulions un contrat fixe, mais on nous l'a refusé. C'est le ministre des Transports qui a obligé les deux sociétés de chemins de fer à procéder ainsi. Nous avons signé un contrat avec VIA qui stipule tout cela en détail. Une treizième et une quatorzième factures auraient dû être prévues dès le départ, pour chaque année couverte par le contrat. Nous ne pouvons rien y faire. La CCT va aussi vite qu'elle peut, mais elle en est toujours à 1978 en ce qui concerne les coûts unitaires. Ainsi, nous obtenons tous ces chiffres a posteriori, nous devons refaire des devis et préparer une facture, ou envoyer un chèque, selon le cas. La première fois, ils nous devaient 10.1 millions de dollars; il se peut qu'avec la quatorzième facture, nous nous retrouvions avec une dette à leur égard, si les coûts unitaires ont changé.

Bref, ce genre de contrat ne nous a jamais plu. Notre R-6313 était destiné à faire un devis des coûts du transport des marchandises par voie ferrée, afin de tenir compte de la situation réelle, et de nombreuses audiences ont été organisées à ce sujet. Nous essayons de prévoir des coûts variables, afin d'avoir les coûts minimums et maximums, aux termes de la Loi nationale sur les transports. Cependant, ce système a été appliqué au service-voyageurs, et on nous a ordonné de l'utiliser. VIA et notre société ont un contrat qui peut être résilié avec un préavis d'un an. VIA a résilié le contrat et nous en avertis en avril dernier. Cela signifie que le contrat expirera à la fin de l'année financière de cette société, soit le 31 mars, et que d'ici là, il nous faudra négocier un nouveau contrat avec elle. C'est donc ce que nous sommes en train de faire, afin d'obtenir un contrat qui soit plus satisfaisant pour les deux parties concernées.

Nous savons par expérience que VIA ne signera une entente qu'à la dernière minute, c'est-à-dire à 23 h 59, le veille du jour où nous devons commencer à faire circuler des trains avec le nouveau contrat. Je ne me plains pas. VIA veut s'assurer qu'elle n'oublie rien et les négociations se poursuivent donc jusqu'à la dernière minute. Je suis sûr que nous aboutirons à un contrat plus satisfaisant pour les deux parties.

Quant à la raison pour laquelle nous ne divulguons pas nos coûts à VIA, c'est que, dans leurs rapports avec leurs clients, dont VIA est un des plus importants, les chemins de fer

[Texte]

always been no cost disclosure. This has been argued before royal commissions, it has been argued before the CTC. The agreement we have is that we will reveal costs to the government, to the Minister of Transport, and to the CTC and they, in turn, reveal these to the provinces on demand. This is the way in which the rate patterns have been developed and the way rate making has developed in Canada for as long as I can remember. In that sense, VIA is in exactly the same position. We have stood ready to explain to VIA, and have talked to them to some extent, and are ready to explain why the difference of \$10.1 million in some detail. I am not sure that we ever have, because I am not sure that we have ever been asked, but we are perfectly prepared to discuss it with them and we have let them know that all along.

I do not think they are arguing about the amounts. I think their problem is that on the basis of estimates partially made by ourselves, partially made by themselves, they underestimated the cost and they have to come back for an additional amount of money this is an embarrassment, I agree. I do not think it will occur—it will occur in 1980, but once we get the new contract it should not occur in future years.

Mr. Penner: Dr. Bandeen, the history of the contract is interesting and useful background, but we are now in the present circumstances. If my information is correct, what VIA would like, ideally, is a fixed unit price contract, which would use 1980 as the base year and then escalate it for 1981-82—in other words, a two year fixed unit price contract. I want to be clear: is Dr. Bandeen saying that CN is quite open to negotiate that kind of contract? Is that my understanding?

Mr. Bandeen: We are in the negotiations on a contract right now. That is the proposition initially put forward by Mr. Roberts to me. He came over and introduced the subject in my office with his vice-president of operations and explained what he wanted to do. I listened to it and told him that there was no way I was going to negotiate the details of a contract on that basis. He was not suggesting it, he wanted that as his opening position. We said, fine, and as far as I know, our two sides have been working on that, and other suggestions, since then. I think he has also been in discussions with the CPR, or so I understand.

The Chairman: Could I ask a supplementary, Mr. Penner? When that new contract is signed, Dr. Bandeen, will there be a cost disclosure to VIA provided for in that contract?

Mr. Bandeen: My understanding, and I think Mr. Penner just summarized it, is that what VIA wants is a unit price to be put against train miles, car miles, this type of thing, and they want to know what the unit price is.

[Traduction]

canadiens ont toujours fonctionné sans divulguer leurs coûts. On a déjà justifié ce fait devant des commissions royales d'enquête, ainsi que la Commission canadienne des transports. Nous avons convenu de communiquer nos coûts au gouvernement, au ministre des Transports, ainsi qu'à la Commission canadienne des transports; ces derniers divulguent ensuite ces renseignements aux provinces, sur demande. C'est ainsi qu'ont évolué les usages relatifs à l'établissement des taux, et cela se fait ainsi depuis aussi longtemps que je me souviens. En ce sens, donc, VIA se trouve être tout à fait dans la même position. Nous avons discuté quelque peu avec cet organisme, et nous étions et sommes toujours disposés à expliquer pourquoi il y a cet écart de 10.1 millions, et ce, de façon assez détaillée. Je ne sais toutefois pas si cela s'est déjà fait, car j'ignore si on nous l'a demandé. De toute manière, nous sommes tout à fait disposés à discuter de la question avec VIA et nous le lui avons toujours dit.

Je ne crois pas que ce soient les montants en question qui fassent problème, mais bien plutôt le fait qu'en fonction d'estimations en partie effectuées par nous-mêmes, en partie par VIA, cette dernière a sous-estimé les coûts. Elle doit donc demander des sommes additionnelles, ce qui est un peu gênant, j'en conviens. Cela se passera ainsi pour 1980, mais, une fois le nouveau contrat entré en vigueur, cela ne devrait pas se reproduire au cours des prochaines années.

M. Penner: Monsieur Bandeen, l'histoire de l'obtention de ce contrat est intéressante et utile à connaître, mais c'est le présent qui nous occupe surtout. Si je ne m'abuse, ce que VIA aimerait idéalement obtenir, c'est un contrat établissant le prix en fonction d'une unité fixe et qui se fonderait sur 1980 comme année de base. À partir de cela, le prix pourrait être augmenté pour 1981-1982. Autrement dit, un contrat établissant un prix en fonction d'une unité fixe portant sur deux ans. J'aimerais toutefois dissiper toute équivoque possible. M. Bandeen affirme-t-il que le CN est tout à fait disposé à négocier ce genre de contrat? Ai-je bien compris?

M. Bandeen: À l'heure actuelle, nous sommes en pleine négociation au sujet d'un contrat. Or, c'est la proposition que m'a d'abord soumise M. Roberts. Il m'a présenté ce sujet dans mon bureau, accompagné de son vice-président des opérations, et il m'a alors expliqué ce qu'il entendait faire. Après l'avoir écouté, je lui ai dit qu'il n'y avait pas moyen de négocier les détails de ce genre de contrat. Il ne le proposait d'ailleurs pas, il soumettait cela en tant que première position. Nous avons été d'accord et, à ma connaissance, depuis lors, les deux parties travaillent à cette question, ainsi qu'à d'autres. Je crois d'ailleurs que M. Roberts a également participé à des discussions avec les chemins de fer du CP; enfin, c'est ce que je crois savoir.

Le président: Me permettez-vous une question supplémentaire, monsieur Penner? Monsieur Bandeen, le nouveau contrat stipulera-t-il une divulgation des coûts à VIA?

M. Bandeen: Je crois que M. Penner vient de résumer ce que VIA souhaite connaître, enfin, que je sache, c'est un prix à l'unité correspondant aux milles parcourus par les trains, les voitures, ce genre de choses-là.

[Text]

The Chairman: So that if you and he can come to an agreement, or CN and VIA can come to an agreement on unit price, it will not matter whether you disclose your costs or not, as far as his operation is concerned.

Mr. Bandeen: I just did not want you to fall into what I sometimes do, a logical trap, because Mr. Robert's costs are our price and it is not necessarily our costs. In other words, if we are charging x dollars per train mile to Mr. Roberts, that is not necessarily our cost, our cost may be considerably lower than that. So what we will be revealing to him is the price that he will negotiate. I do not want to lead any body astray. Mr. Roberts will know what his costs are, he will not necessarily know what ours are.

The Chairman: That is the part that bothers me; after the government and the taxpayers of Canada took CN off the hook with regard to passenger service, why CN should be making a profit of VIA Rail.

Mr. Benjamin: Right. Exactly. It should break even.

Mr. Penner: The committee is really wondering, Dr. Bandeen, whether at long last we are making a little money on passenger service.

Mr. Bandeen: I do not think we are. You realize that this famous R-6313 that we have been all exposed to through these various hearings covers only the variable cost. You realize that there is nothing for overhead in there. We have had a dispute, ever since that was signed, with the various ministers of transport on whether, indeed, the railways should be entitled to get some contribution to overhead from the passenger business, the railways arguing that this is one of the biggest businesses we have, one of the biggest demanders of capacity in a critical area, such as Edmonton to Vancouver, because the passenger train—because of its conditions, because it carries people, because of the speed it moves at—takes up the slot of several freight trains and so, therefore, uses a tremendous amount of capacity. Our argument has been that they should pay some of the overhead cost. The various Ministers of Transport have successfully blocked that argument. All we are talking about here is variable costs, and there is not much room for profitability in those costs.

• 1655

The Chairman: Mr. Penner, sorry to interrupt you—your time is just about up by the way—but I will allow you enough time to make up for my intervention.

Mr. Penner: Dr. Bandeen, does this contract include the charges CN levies on VIA for the use of CN-owned stations? Is that included, or is that something separate and apart?

Mr. Bandeen: That comes under R-6313, and it is not straightforward. This is one of the things I think Frank

[Translation]

Le président: Par conséquent, si vous et lui pouvez en arriver à une entente, ou le CN et VIA, au sujet d'un prix à l'unité, que vous divulguiez vos coûts ou non, cela n'aura pas d'importance pour ce qui est de son service.

M. Bandeen: Je ne voulais pas que vous tiriez des conclusions par erreur, comme je le fais parfois, car les coûts de M. Roberts correspondent à nos prix, mais pas nécessairement à nos coûts. En d'autres termes, si nous exigeons de M. Roberts tant de dollars par mille-train, cela ne correspond pas nécessairement à nos coûts; ces derniers peuvent être sensiblement inférieurs à cela. Ce que nous lui communiquerons, c'est le prix qu'il négociera; je ne tiens pas à induire qui que ce soit en erreur. M. Roberts sera donc au courant de ces coûts, mais il ne connaîtra pas nécessairement les nôtres.

Le président: C'est bien cela qui m'irrite quelque peu. Le gouvernement et les contribuables canadiens ont tiré le CN des embarras qu'il connaissait eu égard au service-voyageurs; il me semble que le CN devrait maintenant réaliser des bénéfices grâce à VIA Rail.

M. Benjamin: C'est exact, c'est précisément cela. Il faudrait atteindre le seuil de rentabilité.

M. Penner: Monsieur Bandeen, le Comité se demande vraiment si nous allons enfin réaliser quelques profits dans le domaine du transport des voyageurs.

M. Bandeen: Je ne crois pas que nous en réalisons en ce moment. Vous vous rendez sans doute compte que ce fameux R-6313, auquel on s'est reporté pendant diverses séances, ne couvre que les coûts variables. Vous devez savoir que cela ne tient pas compte des frais fixes. D'ailleurs, depuis sa signature, la question de savoir si le service-voyageurs devrait bénéficier d'une subvention aux frais fixes a constamment fait l'objet de conflits entre nous et les divers ministres des Transports. Les chemins de fer maintiennent en effet que le transport des voyageurs constitue l'un des services les plus importants, celui transportant le plus de gens dans le corridor d'une importance vitale, soit entre Edmonton et Vancouver. C'est aussi un service extrêmement important en raison du fait qu'il transporte des voyageurs et de la vitesse à laquelle il le fait, ce qui le fait remplacer plusieurs trains de marchandises et, partant, occuper un volume très important. Nous avons donc maintenu qu'on devrait leur payer certains de leurs frais généraux. Les ministres des Transports successifs se sont toujours opposés avec succès à cette demande. De toute manière, il n'est question ici que des coûts variables, qui ne laissent pas beaucoup de marge à des bénéfices.

Le président: Monsieur Penner, excusez-moi de vous interrompre, mais votre temps de parole est presque écoulé. Je vais quand même vous permettre de poursuivre, étant donné mon intervention.

M. Penner: Monsieur Bandeen, ce contrat englobe-t-il les droits que le CN perçoit de VIA pour l'usage que cette entreprise fait des gares appartenant au CN? Est-ce inclus là-dedans, ou s'agit-il d'un poste distinct et figurant ailleurs?

M. Bandeen: Cela est couvert par le contrat R-6313, mais pas de façon directe. Je crois d'ailleurs que c'est l'une des

[Texte]

Roberts finds very difficult. I find it difficult. But this was what he and the then Minister of Transport insisted we go under. The costs of stations are prorated over things that—and the end total I suppose is probably not far off, but in individual cases you cannot go down and say you are paying so much rent for this station; it is related to train miles and a whole lot of other units.

The Chairman: Final question, Mr. Penner.

Mr. Penner: Is there any possibility these stations could simply be entrusted to VIA?

Mr. Bandeen: We are going through all the stations, and the ones that are purely passenger and have no other use we hope to be able to negotiate the sale or disposal of to VIA. The ones that have a joint use—a lot of the stations are our offices and have had some of our dispatching and some of our sales offices in them—we will have to work out a procedure whereby one of us is the owner and one is the tenant. Stations that are multiple stations with multiple uses, with office buildings, et cetera—then again we have to work it out. So we are hoping to start on that road with VIA as soon as they are in a position to do so. They have just been founded and they have just been set up. I think they have done a tremendous job of organization, from our viewpoint, but to have thrust the negotiation of stations on them in the middle of all this I think would have been just a bit overloading. So we have waited patiently, gone under this R-6313, but I understand from VIA that they are ready to start, seriously and in a big way, the negotiations for the stations across the system, and we are ready to sit down with them and try to work out a sensible solution.

Mr. Penner: Thank you, Dr. Bandeen, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, I would like, if I may, to pursue the same kind of questioning Mr. Hargrave did, on movement of cattle out of western Canada to the east. I find it literally, Dr. Bandeen, an almost incredible statement when you say you want to have conversation with the cattlemen. That is exactly what has been going on for the last five or six years. I will give you an example of some of the things on which the cattlemen have worked with and co-operated with both railways, in moving cattle.

I will say that against this kind of a backdrop. I have been at some of those meetings, and ever since I have been involved, for the last five or six years, there have been increases in rates every year in the area of 9 or 10 per cent. My understanding was that CN was saying, the other railway was saying, the reason they needed that kind of percentage was there was a component in there that was being used to do what you call maintaining the fleet. We always assumed when we said maintain the fleet we meant maintain it at some kind of numbers. The figures which I have here in front of me and which I got from a meeting held between the livestock people and the railways in Winnipeg on December 16 show me that

[Traduction]

dispositions que M. Roberts trouve difficiles à accepter, et je suis du même avis. C'est toutefois ce que lui et le ministre ont voulu que nous acceptions. On ne peut percevoir des droits cas par cas, en demandant tant pour telle gare. On les évalue au prorata; ils sont fonction des milles-train et de bon nombre d'autres unités.

Le président: Une dernière question, monsieur Penner.

M. Penner: Serait-il possible de céder ces gares à VIA?

M. Bandeen: Nous étudions toutes les gares à l'heure actuelle et nous espérons pouvoir négocier la vente, ou la location à VIA, de celles ne servant qu'aux voyageurs. Pour ce qui est de celles à usages mixtes, par exemple, celles, assez nombreuses, abritant nos bureaux, certains de nos services d'expédition et de nos bureaux de vente, il faudra en arriver à un mécanisme permettant de les louer. Il faudra arriver à une entente quelconque portant sur ces gares ayant des usages multiples, faisant partie d'immeubles à bureaux, et cetera. Nous espérons donc amorcer ce genre de discussions avec VIA dès que cet organisme sera prêt à le faire. Or, il vient d'être créé, et même s'il s'est fort bien acquitté d'une somme considérable de travail d'organisation, il aurait été injuste de notre part d'exiger des négociations pendant cette période; cela aurait été un peu excessif. Nous avons donc attendu patiemment, avant d'être régis par ce contrat R-6313, mais je crois savoir que VIA est maintenant en mesure de commencer à négocier sérieusement et intensivement au sujet des gares desservies par son réseau. Nous sommes donc, nous aussi, disposés à négocier avant d'en arriver à une solution acceptable.

M. Penner: Merci, monsieur Bandeen, et monsieur le président.

Le président: La parole est maintenant à M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Bandeen si vous le permettez, j'aimerais poursuivre sur la lancée de M. Hargrave, c'est-à-dire parler du mouvement des bovins d'ouest en est au Canada. Monsieur Bandeen, il me paraît incroyable de vous entendre dire que vous souhaitez vous entretenir avec les éleveurs de bovins, alors que cela se fait depuis cinq ou six ans. Je vais vous donner un exemple de la façon dont ces éleveurs ont collaboré avec les deux réseaux ferroviaires pour ce qui est du transport des bovins.

Je précise que vous tiendrez compte du fait que pendant cette période, j'ai moi-même assisté à certaines des réunions et qu'il y a eu des hausses annuelles des tarifs d'environ 9 ou 10 p. 100. Je crois que le CN et que l'autre chemin de fer affirmaient que ces augmentations étaient nécessaires en raison d'une composante s'appliquant à ce qu'on appelait alors le maintien du matériel roulant. Or, nous avons toujours cru que cette expression signifiait le maintien d'un certain nombre d'unités. Les chiffres que j'ai en main et qui m'ont été communiqués lors d'une réunion à laquelle assistaient les éleveurs de bétail et les représentants des chemins de fer, à Winnipeg, le 16 décembre, indiquent que cette année, le CN disposait de

[Text]

this year CN had 343 cars available in service. Let us talk about the number of cars you have 405 cars made up of 195 singles and 210 doubles. By the year 1985 you are going to have no singles and only 160 doubles. Whereas CP presently has 884 singles and doubles and by 1985 it will have 534 singles and doubles. I am saying that when you say you had a lot of complaints, but fortunately they were about CP, the figures in front of me here tell me that CP is going to be in a lot better shape in cars than you are.

Let me tell you also that cattlemen worked with the railways in taking the responsibility for mishandling of cattle out of the Criminal Code and putting it into the Department of Agriculture, which I think was of benefit to the railways as well as to producers. This came about as a result of conversations with the producers. The producers managed to work and get the 36-hour limit on movement of cattle to 48 hours, which meant you could move cattle non-stop from Winnipeg to Toronto, which rationalized the number of points we unload at in Ontario—mainly at Midhurst and Toronto and Maple. This is of benefit to the railway. I could go on.

• 1700

Mr. Bandeen: Sorry, but I want to indicate that we are working with the cattlemen and that this has been very productive and I hope that it will be productive in the future. I am not saying . . .

Mr. Mayer: But what I am saying is that this productivity, by your own admission, has meant that your capacity to move cattle is simply going down. I cannot understand this. You have said that you would be willing to stay in the business if somebody could give you a guarantee for 30 years. I mean, you say you want to run your business not as a Crown corporation but as a private business to try to make money. But we would all go into business if somebody said they would come and guarantee a return on your investment for 30 years. You motto is serving Canada is a responsibility as well as a service—I forget how it goes. I challenge you to take up that kind of a motto and provide a service for the cattlemen in western Canada. I just think it is terrible to get these kind of figures from my cattlemen friends who attended the meeting. They tell me you are deliberately going out of the business. They suggested to you two years ago that you look into, as Mr. Hargrave suggested here, the possibility of building cattlecars that you could set on flatdecks. You came back and said, no, it will not work. What kind of a rate do you want. You say it is going to be a very prohibitive rate. Tell us what the rate is. I mean what kind of increase are you going to need?

Mr. Bandeen: I said we were working with the cattlemen on exactly this. The relationship, I understood, was very good between the CN—I cannot speak for the CP—and these cattle-

[Translation]

343 wagons pour le service. Parlons maintenant du nombre de wagons à votre disposition. Il y en a 405, dont 195 sont des unités simples et 210, des doubles. D'ici 1985, vous n'aurez plus de wagons simples, mais seulement 160 doubles. Alors qu'à l'heure actuelle, le CP en possède 884 simples et doubles et que d'ici 1985, il disposera de 534 simples et doubles. Vous rapportez avoir entendu beaucoup de plaintes, s'adressant heureusement au CP, mais les données que j'ai en main laissent croire que ce service sera en bien meilleure posture que le vôtre pour ce qui est de son parc de wagons.

Je préciserai en outre que les éleveurs de bovins ont collaboré avec les chemins de fer eu égard à des traitements illégaux infligés aux bovins, selon le Code criminel. Ils ont rapporté cela au ministère de l'Agriculture, ce qui, je crois, a sans doute été bénéfique au service ferroviaire, ainsi qu'aux producteurs de viande. C'est à la suite de conversations tenues avec ces derniers qu'un tel comportement a été suivi. Les producteurs ont réussi à faire prolonger la limite de 36 heures relative au déplacement des bovins à 48 heures, ce qui, sur le plan pratique, signifiait qu'on pouvait transporter des bovins sans arrêt de Winnipeg à Toronto et a permis de rationaliser le nombre de points de déchargement en Ontario, principalement à Midhurst, à Toronto et à Maple. Ces résultats ont été fort utiles aux services ferroviaires, et je pourrais citer d'autres exemples de cette collaboration.

M. Bandeen: Excusez-moi, mais je voulais laisser savoir que nous travaillons bel et bien avec les éleveurs de bovins, que cette collaboration a été très fructueuse et qu'elle se poursuivra, je l'espère. Je ne cherche pas à affirmer . . .

M. Mayer: Cependant, moi, j'affirme que malgré cette productivité, votre capacité de transporter les bovins est à la baisse, et cela, sur la foi de vos propres dires. Je ne comprends pas cela. Vous avez dit être disposé à poursuivre vos services à cet égard si quelqu'un pouvait vous donner une garantie de 30 ans. Or, vous affirmez vouloir administrer votre entreprise, non comme une société de la Couronne, mais comme une compagnie privée, c'est-à-dire afin d'obtenir des bénéfices. Nous nous lancerions tous en affaires si quelqu'un nous garantissait des revenus pendant 30 ans. Je crois que votre mot d'ordre est «votre service est notre responsabilité»; l'expression exacte m'échappe. Je vous mets donc au défi de le traduire en termes concrets et de fournir un service aux éleveurs de bétail de l'Ouest canadien. J'estime qu'il est très décourageant d'avoir en main de tels chiffres, ceux que m'ont passés les éleveurs de bovins ayant assisté à la réunion. Ces derniers me disent d'ailleurs que vous vous retirez délibérément de ces secteurs d'activités. Il y a deux ans, ils vous ont proposé d'examiner le projet de M. Hargrave, c'est-à-dire la possibilité de construire des wagons à bestiaux qu'on superposerait aux wagons à fond plat. Or, vous avez refusé, estimant que cela ne fonctionnerait pas. Quel tarif voulez-vous donc, puisque vous affirmez qu'il sera très élevé? Dites-nous ce qu'il sera. J'entends par là, de quelle augmentation aurez-vous besoin?

M. Bandeen: J'ai dit que nous étudions précisément la question, en collaboration avec les éleveurs de bovins. Je ne puis me prononcer au nom du CP, mais je sais que le CN a

[Texte]

men groups. We have been working with them; they have had changes in legislation, in use of cars, on the turnaround, the whole thing. My suggestion was that this is on-going and that we were in negotiations as recently as December . . .

Mr. Mayer: That is right.

Mr. Bandeem: . . . and are going to be in them again and hopefully, we will find a solution to their problem and ours through these negotiations.

Mr. Mayer: My point is that these regular rate increases, based on my understanding from my attendance at some of those meetings, were compensatory, that there was a component in there to maintain the fleet. Now when you come and you say by 1985, we are going to have no singles and only 160 doubles, when the movement of cattle is probably going to stay, as Mr. Hargrave suggested, at something like half a million head a year, then you are not interested in having that business.

Mr. Bandeem: Well, I think perhaps there is a railway use of the word "maintain", getting us into difficulty here. When we use the word "maintenance", this means the physical maintenance of the existing fleet; the repair of the trucks, the replacement of wheels. This is called "maintenance" in railway terminology. When you put into the costs a figure to maintain the fleet, this means to keep it in running order. Now, maintaining the size of the fleet is an expression we do not use. Now I do not know what was used in your discussions, but it is understandable that it could cause confusion.

Mr. Mayer: Let me ask you this very bluntly then. Does CN have any intention of making any kind of genuine attempt to provide service insofar as transporting cattle by rail from western Canada to eastern Canada over the next period of time? Do you have any intention of doing that?

Mr. Bandeem: Of course, and we intend to talk with the cattlemen to try to work out what is best for both of us.

Mr. Mayer: What are you going to tell them? What would you like to have? You say that the increase in the rate will be prohibitive. What is the rate and why do you think it will be prohibitive?

Mr. Bandeem: These are the kind of things that I think we have to discuss with them and interplay. They understand our problem. They understand the peaking problem for the two months. They understand that every car that is there is an old car and the reason that rates are compensatory is that the cost of those cars is almost zilch. It has been written off over the years. The book value of that equipment is very very low and the reason that the rates are at the level they are at right now is because of the old equipment which has a finite life unfortunately. It can only run so long. What I would like to discuss with them is: what is the future; what are they trying to do? I do not want a guarantee for 30 years, but I want to know what

[Traduction]

d'excellents rapports avec ces groupes d'éleveurs. Nous avons déjà travaillé avec eux et ils ont obtenu des modifications à la loi pour ce qui est de l'usage des wagons, du temps de rotation, etc. J'ai tenté de faire comprendre que ces contacts avaient toujours lieu et que nous étions encore en négociation en décembre . . .

M. Mayer: C'est juste.

M. Bandeem: . . . et le seront encore. Nous espérons que ces négociations nous permettront d'en arriver à une solution à leurs problèmes et aux nôtres.

M. Mayer: Là où je voulais en venir, c'est que ces hausses constantes et régulières de tarif, d'après ce que j'en ai appris lors de mes rencontres avec les éleveurs de bétail, étaient une mesure compensatoire; elles comportaient une composante destinée au maintien du parc de wagons. Or, lorsque vous affirmez que d'ici 1985, vous n'aurez plus de wagons simples et n'aurez que 160 wagons doubles, alors qu'il y aura encore, comme M. Hargrave l'a laissé entendre, environ 500,000 bovins à transporter par année, cela signifie que vous n'êtes plus intéressés à cette activité.

M. Bandeem: Eh bien, il y a peut-être une acception du terme «maintien» propre aux chemins de fer, et c'est cela qui prête à confusion ici. Lorsque nous parlons de maintenir le parc de wagons, nous entendons par là maintenir en bon état le matériel, nous parlons donc de la réparation des camions, du remplacement des roues, de l'entretien. Lorsqu'un chiffre figure dans les coûts au sujet de l'entretien du parc, cela signifie qu'il se rapporte au maintien en bon état. Je précise maintenant que nous n'utilisons pas l'expression «maintenir le même matériel roulant». Je ne sais pas de quelle expression vous vous êtes servi lors de vos discussions, mais il est compréhensible qu'il ait pu y avoir confusion.

M. Mayer: En ce cas, permettez-moi d'être très direct. Le CN a-t-il vraiment l'intention de fournir un service de transport ferroviaire des bovins, de l'ouest à l'est du Canada, au cours des prochaines années? En avez-vous l'intention?

M. Bandeem: Bien entendu; nous avons d'ailleurs l'intention d'en discuter avec les éleveurs, afin d'en arriver à la solution qui nous convienne le plus, de part et d'autre.

M. Mayer: Qu'allez-vous leur dire? Que voulez-vous? Vous avez affirmé que la hausse du tarif sera extrêmement importante. Quelle sera-t-elle et pourquoi estimez-vous qu'elle sera aussi considérable?

M. Bandeem: C'est le genre de chose dont il faudra discuter, puis négocier avec eux. Ils comprennent notre situation, le fait qu'il y a des périodes de pointe de deux mois. Ils n'ignorent pas que chacun de nos wagons est vieux, qu'il nous coûte très peu, et que c'est la raison pour laquelle les tarifs sont compensatoires. La valeur de ces wagons a en effet été effacée progressivement, ce matériel roulant a très peu de valeur, ce qui explique pourquoi les tarifs sont aussi bas à l'heure actuelle. Malheureusement, ce vieux matériel a une durée limitée, il n'est pas éternel. Par conséquent, j'aimerais bien discuter de l'avenir avec les éleveurs, savoir ce qu'ils essaient de faire. Je ne désire pas une garantie de 30 ans, mais tout de même savoir ce qu'ils

[Text]

they want. Are they going to be increasing the number of cattle being moved? Are they going to be moving increasingly to trucks? These are the kind of things that we can have discussion about. We do this with every other producer in the country.

Mr. Mayer: But with all due respect, Dr. Bandeen, you people are in business and pride yourself on running a good ship insofar as proper business practices are concerned. I do not think any producer group anywhere can give you those kinds of guarantees based on the way the cattle business runs. I am in the cattle business myself. I cannot tell you how many cattle we are going to be producing, and I cannot tell you, based on some of the federal government policies, whether Quebec is going to be allowed to become self-sufficient in beef and therefore not need to have as many cattle moved in from the west as have been in the past. You are the business people.

The figures I have I think are frankly very alarming. If you have any intention of trying to compete for that business, why you would let the fleet get into this kind of shape. What are your plans? Do you have any plans in the immediate future for ordering additional cars to move cattle?

• 1705

Mr. Bandeen: We have no plans for ordering new equipment at the moment. We will respond to whatever discussions we have with the cattle growers and try to work out what is the most economic method of moving the cattle.

Mr. Mayer: Could you give me an idea in terms of percentages or dollars per hundred weight as to what kind of an increase you think you might need to give you enough incentive to, say, order some cattle cars in the next six months?

Mr. Bandeen: No, I cannot give you that here. We can get it for you. I would rather do this in a normal discussion with the cattlemen, which we do all the time. I am not aware there was a shortage of cars, except in the month of November, which always will be. I have been looking at the data, and through the rest of the months we serviced them. Even in October there was a surplus of cars—of one, mind you, but it was not that bad—and the month in which we had a shortage was November. I think we have worked closely with them. We worked closely on the legislation, as you have suggested. We have worked closely on the location of offloading at Maple or King, north of Toronto, to serve all of southern Ontario. These are the kinds of things that are going to increase the capacity, and without major increases in the rates.

Mr. Mayer: But my point is that cattlemen have already co-operated with the railways to bring out those kinds of efficiencies in the system, and I would hope that if you go to further discussion with the cattlemen you are prepared to take with you some hard figures so they have an idea what kinds of

[Translation]

veulent. Ont-ils l'intention d'augmenter le nombre de bovins à transporter, vont-ils de plus en plus recourir au transport par camions? C'est de ce genre de chose qu'on peut discuter, car nous le faisons déjà avec tous les autres producteurs du pays.

M. Mayer: Malgré tout le respect que je vous dois, monsieur Bandeen, vous et vos associés êtes fiers de votre administration saine et honnête. Or, je ne crois pas qu'un seul producteur puisse vous donner ce genre de garantie, étant donné la façon dont fonctionne l'industrie du bétail. Je suis moi-même engagé dans cette activité et je ne suis pas en mesure de vous dire de combien de têtes nous disposerons ni, en me fondant sur certaines des politiques fédérales, si le Québec sera autorisé à atteindre l'autosuffisance en matière d'approvisionnement en bœuf, ni, par conséquent, si cette province aura besoin qu'on y achemine autant de bovins de l'Ouest que par le passé. C'est vous qui êtes engagés dans ce genre d'affaires.

J'estime que les chiffres que j'ai en main sont très inquiétants. Si vous avez l'intention de rester concurrentiels dans cette activité, pourquoi alors laissez-vous votre parc de matériel roulant périliciter de la sorte? Quels sont vos projets immédiats? Prévoyez-vous commander des wagons à bestiaux supplémentaires?

M. Bandeen: Pour le moment, nous ne prévoyons pas commander du nouveau matériel. Nous réagirons aux discussions avec les éleveurs de bovins et nous nous efforcerons d'en arriver à la solution la plus économique quant au transport du bétail.

M. Mayer: Pouvez-vous me donner une idée de l'augmentation que vous estimez nécessaire d'imposer pour commander les wagons au cours des six prochains mois, en pourcentage ou en dollars par cent livres?

M. Bandeen: Non, je ne suis pas en mesure de vous donner ces chiffres maintenant, mais nous pouvons vous les obtenir. Je préfère d'ailleurs communiquer cela au cours d'une discussion avec les éleveurs, ce qui est la procédure courante. À ma connaissance, il n'y a pas eu de pénurie de wagons, sauf au mois de novembre, ce qui sera d'ailleurs toujours le cas. J'ai examiné les statistiques et nous avons fourni les services nécessaires tous les autres mois. De fait, il y a eu un surplus de wagons en octobre, surplus d'un seul wagon, mais cela n'est pas si mal. Le seul mois où l'on ait observé une carence est novembre. Par ailleurs, j'estime que nous avons collaboré étroitement avec les éleveurs sur des questions comme les modifications à apporter à la loi, comme vous l'avez proposé. Nous avons également travaillé avec eux à la question de choisir un point de déchargement à Maple ou King, au nord de Toronto, et qui dessert tout le sud de l'Ontario. C'est le genre d'initiatives qui augmenteront le volume sans entraîner pour autant une majoration des tarifs.

M. Mayer: Je précisais justement, cependant, que les éleveurs ont déjà collaboré avec les chemins de fer, afin d'apporter ces améliorations. J'espère donc que si vous discutez de façon encore plus poussée avec ces derniers, vous serez disposés à leur présenter des données précises, afin qu'ils aient une idée

[Texte]

rates you are looking at. I know they would be more than willing to sit down and discuss it with you, but unless you go there and say, look we are going to have to have an additional 5 cents a 100, I do not know what kind of discussion you expect from the cattlemen.

Mr. Bandeen: That is precisely the kind of discussion we are going to be having with them and, as I understand, have been. I will go back and go into it, if you want, in detail. I am only told about the discussions. I am not there, obviously.

Mr. Mayer: I realize that.

Mr. Bandeen: I am not told in detail, but my impression was that the discussions were going fairly well with the cattlemen, that we were having a give and take, as there has been over the years, and we were both working towards designing a system which produced the transportation that was required at a rate that was reasonable enough for them to afford. You are suggesting there is a crisis. You can look at any type of our equipment if you wish to, and take it far enough out, and we are going to run out of equipment. But we are aware of that and they are aware of that. This has to be a factual basis for any further discussion.

Mr. Mayer: My whole point here, Mr. Chairman—I gather I am getting close to running out of time—is that . . .

The Chairman: You have five minutes.

Mr. Mayer: . . . the cattlemen have co-operated. I am not trying to make out that we are big fellows and get a sore arm by patting ourselves on the back, but I think the cattlemen have worked with sincerity and have come up with some things that have helped to make the railways more efficient in terms of moving cattle. I could name other things that have been accomplished by working together.

My concern is that if you do not look—and you mentioned this yourself, that in the long term it does not look very good—if you do not very quickly sit down and decide what kind of a rate increase you need and plan on some additional purchases, we are going to be in a crisis situation in terms of cattle. It is a very important industry as far as western Canada is concerned.

Mr. Bandeen: That is precisely my point. We have to plan ahead, and the equipment orders, as you know, take anywhere from a year to 18 months to produce . . .

Mr. Mayer: Let me ask you to change the topic if I could, Mr. Chairman.

The Chairman: It is your time, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: At Regina in the first week in January there was some discussion among grain growers and representatives from CN as to what kind of rate increases would be needed to continue to move grain so we do not get ourselves into some capacity problems in the next two or three years. As part of that discussion the railways would be interested in entering into some kind of discussion in terms of guarantees, so if there

[Traduction]

des tarifs que vous envisagez. Je n'ignore pas que, quant à eux, ils sont plus que disposés à en discuter avec vous, mais seulement si vous avez des choses précises à leur présenter, comme imposer 5c de plus par cent livres. Autrement, je ne comprends vraiment pas comment vous pouvez vous attendre à avoir de véritables discussions avec eux.

M. Bandeen: C'est précisément le genre de discussions que nous allons tenir et que, à ma connaissance, nous avons déjà eues. Je rapporterai donc vos propositions avec moi et je les examinerai en détail. Bien entendu, on me renseigne au sujet des discussions, car je n'y assiste pas moi-même.

M. Mayer: Oui, je le sais.

M. Bandeen: On ne m'en rapporte pas le contenu en détail, mais j'ai eu l'impression que tout se passait assez bien, qu'il y avait des échanges véritables, comme cela a été le cas au cours des années, et que de part et d'autre, on essayait d'élaborer un système permettant de transporter tout ce qui est nécessaire, à un tarif raisonnable. Vous êtes d'avis qu'il y a crise, mais vous pouvez examiner tout notre matériel, si vous le désirez, en faire l'essai, même. Je vous le dis, nous allons en manquer. Nous en sommes toutefois conscients, comme les éleveurs d'ailleurs. Il faudra d'ailleurs absolument en tenir compte lors de discussions ultérieures.

M. Mayer: Monsieur le président, mon temps de parole tire sans doute à sa fin, mais ce que je voulais mettre en lumière ici, c'est . . .

Le président: Il vous reste 5 minutes.

M. Mayer: . . . que les éleveurs ont déjà collaboré. Je ne cherche pas à les encenser plus que de raison, mais je crois qu'ils ont sincèrement collaboré et qu'ils ont d'ailleurs proposé des choses qui ont amélioré l'efficacité du service ferroviaire en matière de transport des bovins. Je pourrais d'ailleurs ajouter d'autres résultats de cette collaboration.

Ce qui me préoccupe, c'est quelque chose que vous avez d'ailleurs mentionné vous-même: le fait qu'à long terme, les perspectives ne sont pas encourageantes. Si vous ne vous hâtez pas à discuter de l'augmentation des tarifs dont vous avez besoin et si vous ne projetez pas non plus d'acheter du matériel, il y aura une situation de crise dans l'industrie de l'élevage des bovins. Or, il s'agit d'un secteur d'activité extrêmement important dans l'Ouest du Canada.

M. Bandeen: C'est précisément à cela que je voulais en venir. Nous devons planifier d'avance, et les commandes de matériel, comme vous ne l'ignorez sûrement pas, prennent entre 1 an et 18 mois à arriver . . .

M. Mayer: Monsieur le président, permettez-moi de changer de sujet.

Le président: C'est votre temps de parole, monsieur Mayer.

M. Mayer: A Regina, pendant la première semaine de janvier, les producteurs céréaliers et les représentants du CN ont discuté des hausses de tarif nécessaires pour continuer à transporter les céréales, afin que nous évitions d'avoir des problèmes de volume au cours des deux ou trois prochaines années. A cet égard, les chemins de fer aimeraient discuter des garanties possibles, dans l'éventualité où il y aura une augmen-

[Text]

was going to be an increase in rates, the Crow rate, or if the railways were going to be asking for money, they would be willing to sit down and as part of that discussion talk about some increases or some guarantees of performance on behalf of the railways.

Could you give us some kind of idea as to what you might be thinking about, whether it would be an incentive on the basis of so many million tons at so many dollars per ton and over that an incentive? Or what kind of guarantee would you be thinking about, or what kind of proposals would you be taking to the table to discuss the guarantee issue with grain growers?

Mr. Bandeen: I do not think I could list all the possibilities now, and I do not know how beneficial it would be. The type of thing I am thinking of, and I realize that it is quite a different commodity and it has quite different characteristics, but in the movement of coal from Alberta, for instance, to Vancouver we have an arrangement with the producers. I believe the producer has four hours for loading the train when it arrives. We have so many hours to get it to Vancouver. He has six hours to unload it. We have so many hours to get it back. If there is a violation of any of that, the person violating it pays a penalty. And this is the kind of arrangement—a service guarantee, a service contract—which we have with coal producers.

• 1710

The same thing would not apply to grain because they cannot load or unload it that rapidly. But I think we have to guarantee capacity; we have to guarantee that we are capable of moving the grain they are producing; we have to give some guarantee of the timing involved, and that we will supply the equipment at a level that is agreed amongst us as being a level that they can anticipate. These are the kinds of guarantees that I would envision.

But they will have to be discussed, and I do not know whether those meet the requirements of the producers. This is the kind of thing about which we would have to get into negotiations with them. It would have to be included in legislation, I suppose, if there is legislation that puts into effect any changes.

Mr. Mayer: If I might ask, how have these guarantees been enforced? How have they worked? Who is the arbitrator in terms of deciding whether one party has not lived up to their guarantee? In other words, what kind of a system do you have in place with the coal producers and yourselves to settle disputes?

Mr. Bandeen: It is almost self-policing. We know the timing in and out. Basically they are on time. There are exceptions given such as "an act of God"; you know one goes through the various things that could cause exceptions.

Mr. Mayer: Avalanches.

Mr. Bandeen: I do not think there has been any problem on this. It has worked out and it has worked well. It is a very

[Translation]

tation du tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau, ou si les chemins de fer demandent de l'argent. On aimerait donc savoir si les céréaliers sont disposés à discuter de certaines garanties de rendement de la part des chemins de fer.

Pouvez-vous donc nous préciser un peu votre idée là-dessus; s'agit-il d'une mesure incitative accordée en fonction de tant de millions de tonnes, à raison de tant de dollars par tonne, une fois dépassé le plafond de cette mesure incitative? A quel genre de garantie songez-vous, quel genre de proposition allez-vous soumettre aux producteurs céréaliers au sujet de cette question de garantie?

M. Bandeen: Je ne crois pas être en mesure de vous défilier toute la liste des possibilités à l'heure actuelle; je ne sais d'ailleurs pas dans quelle mesure cela serait bénéfique. La chose à laquelle je songe en ce moment est un arrangement analogue à celui couvrant le transport du charbon de l'Alberta jusqu'à Vancouver. Je me rends bien compte cependant qu'il s'agit d'un produit tout à fait différent et dont les caractéristiques sont tout à fait autres. Je pense que le producteur a quatre heures pour charger le train lorsqu'il arrive. Nous avons nous-mêmes tant d'heures pour diriger le train sur Vancouver. Il faut alors six heures pour le décharger. Enfin, nous avons tant d'heures pour le ramener. Quiconque viole ces règles s'expose à une amende. C'est le genre de garantie de service, de contrat de service que nous concluons avec les producteurs de charbon.

La situation est différente pour ce qui est des céréales, puisqu'il faut plus de temps pour les charger et les décharger. Nous devons cependant garantir une certaine capacité. Nous devons être en mesure de transporter la production. Nous devons donner une certaine garantie touchant le délai, ainsi que le matériel, selon le niveau de production prévu. De telles garanties sont donc possibles.

Elles doivent cependant faire l'objet de pourparlers avec les producteurs. Pour l'instant, je ne sais pas si elles répondent à leurs besoins. Des négociations devront avoir lieu. Il faudra que ce soit prévu dans la loi, je suppose, si la loi apporte des modifications.

M. Mayer: Comment ces garanties seront-elles appliquées? Seront-elles efficaces? Qui doit décider, si l'une ou l'autre des parties ne peut respecter les garanties prévues? Quelle est la procédure pour régler les différends entre vous et les producteurs de charbon?

M. Bandeen: Le système fonctionne presque de lui-même. Nous savons quelles sont les heures d'arrivée et de départ. De façon générale, les trains sont à l'heure. Il y a des exceptions prévues pour les cas de «force majeure». Il y a divers cas d'exception.

M. Mayer: Quand il se produit des avalanches.

M. Bandeen: Je ne pense pas qu'il y ait eu de problème. Le système a assez bien fonctionné. Il est fort efficace. Le char-

[Texte]

efficient system of transportation. It moves that coal down; it allows a competitive price and it reduces our costs. So, therefore, we get increased profitability from it. It is an ideal situation.

Over time I think the same thing could happen with grain. I was in Saskatchewan on Tuesday and, as I said, talked to the Board of Directors of the Saskatchewan Wheat Pool. One of their concerns was that we might move towards variable rates. But from our short conversation I think there is some confusion as to the meaning of variable rates. I assured them that certainly that a condition in our minds for getting some relief was not that we had to have variable rates. We look at variable rates as something you develop over time with the shipper, and that there had to be advantages for the shipper, the producer, and the railway or whatever was the transportation mode. So from discussion with the producer groups and the various pools who represent them, and the other elevator companies, I think we can come up with understandings and agreements which will produce an efficient transportation system.

Mr. Mayer: I have one final, brief question, Mr. Chairman. We all know or most people realize I think the limits to transportation to the west coast are the passes that go through the mountains. In order to improve that, a lot of capital expenditure is required and a fair amount of time lead in order to make those. We have heard now of the possibility in the future or in the next three or four years of a rationing of space going through the mountain passes. In terms of CN's ability to construct and the kind of capital investment involved, what kind of a time frame are you people looking at? For instance, if you do not start today to upgrade some of the passes—such as lowering the grades going through the mountains to increase capacity or whatever you will need to do—when might CN have to start limiting the amount of freight that can be carried through some of those passes?

Mr. Bandeen: We are going ahead on capacity increase about as fast as we can right now. I guess we could speed it up if we saw unlimited sources of funds available, but we are moving to meet what we think is the capacity requirements during this next decade. But as I think I indicated earlier our estimates of capacity for 1985 for instance have already been exceeded by those for 1981, so this proves either that we are not particularly good estimators of capacity, or else the economy and the demand for the products in western Canada is growing at an immense and much faster rate than we could have anticipated or did anticipate. So we feel that the \$4 billion in capital that the corporation proposes to spend in the next five years and what is implied beyond that will indeed be all right if our capacity estimates are all right. If they are not all right, then we are going to be into a shortage. I could not predict the timing of that; it would depend on how fast the growth is and where it occurs. We are hopeful that we have the capacity to handle it and we are building it in.

Mr. Mayer: Thank you.

[Traduction]

bon est transporté, les prix sont concurrentiels et les coûts sont maintenus. La rentabilité s'accroît, donc. C'est une situation idéale.

Avec le temps, la même chose pourrait se produire pour les céréales. J'étais en Saskatchewan, mardi, où j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec les directeurs du Saskatchewan Wheat Pool. Je pense qu'ils s'inquiétaient de la possibilité de tarifs variables. J'ai pu me rendre compte cependant, au cours de la brève conversation que j'ai eue avec eux, qu'ils interprétaient de diverses façons ce que pouvaient être ces tarifs variables. J'ai essayé de leur faire comprendre que nous ne posions pas comme condition, au départ, l'application de tarifs variables pour leur venir en aide. De la façon dont nous voyons les choses, les tarifs variables sont établis progressivement avec les expéditeurs, et il faut que ceux-ci y trouvent leur compte, au même titre que les chemins de fer, ou d'autres transporteurs. Donc, des discussions avec les groupes de producteurs, les divers pools qui les représentent, ainsi que les autres compagnies de silos, doivent permettre d'en venir à des ententes en vue d'un système de transport vraiment efficace.

M. Mayer: Une dernière question, très brève, si vous le permettez, monsieur le président. La plupart d'entre nous savent que le transport vers la côte ouest doit s'effectuer par les cols de montagne. Pour arriver à améliorer cette situation, il faudrait évidemment d'énormes capitaux et beaucoup de temps. Il est question que d'ici trois ou quatre ans, l'espace soit réservé dans les cols de montagne. Compte tenu de la capacité d'agir du CN et des capitaux requis, quel doit être le temps nécessaire pour arriver à améliorer les passages dans les montagnes, pour abaisser le niveau des voies, par exemple, afin d'accroître la capacité de transport? De combien de temps le CN a-t-il besoin? Quand le CN doit-il commencer à limiter le volume des marchandises qui doit passer par ces cols?

M. Bandeen: Nous nous efforçons actuellement, le plus rapidement possible, d'accroître la capacité. Si nous avions des fonds illimités, nous pourrions peut-être aller encore plus vite, mais nous croyons être en mesure de pouvoir répondre aux besoins au cours de la prochaine décennie. Comme je l'ai déjà indiqué, cependant, nos prévisions de capacité pour 1985 ont déjà été dépassées par les chiffres de 1981. Il en ressort soit que nous ne sommes pas très bons pour établir des prévisions, soit que l'économie et la demande dans l'Ouest du Canada s'accroissent à un rythme beaucoup plus considérable que ce à quoi nous pouvions nous attendre. Nous croyons tout de même que les quatre milliards de dollars d'immobilisations que nous avons prévus pour les cinq prochaines années, et au-delà, nous permettront de nous en tirer, si nos chiffres relatifs à la capacité sont exacts. S'ils ne le sont pas, nous allons certainement manquer de capacité. Je ne sais pas à quel moment au juste; tout dépendrait du rythme de croissance. Nous espérons que nous aurons la capacité suffisante, et nous travaillons à l'accroître.

M. Mayer: Merci.

[Text]

Mr. Bandeen: By the end of the five years, we will be in difficult financial straits if we have not straightened out the compensatory rates on Crow grain, and the express problem which we are working on in Newfoundland, and the Montreal commuter. If these stay with us throughout the period, by the end of five years we will be spending money beyond what we could finance on a sound business basis, and we will be financing it because we can borrow and use our credit which is based on our apparent ownership and not on sound financial basis.

• 1715

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bloomfield, please.

Mr. Bloomfield: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the opportunity to speak again on this committee.

First of all, Dr. Bandeen, I would like to talk about the actual condition of the tracks. We listened to the briefs that were presented to us as we went across the country last year...

Mr. Mazankowski: Are you talking about that new double track?

Mr. Bloomfield: Well, we did hear something about the double tracking too, Don. But anyway, some of our tracks, to listen to the folks that made the objections, were such that it was like riding a hammock in a ship at sea. Well, tracks have been allowed to depreciate in such a fashion.

I personally think that the trains and the oil lines are going to be what in the future ties the country together. We cannot do without a good rail line across the country. We also given to understand that many of the tracks are in such a depleted condition that they could no longer maintain the speeds between locations that they did maybe 25 or 30 years ago.

Do you have a timetable for upgrading the main lines? I suppose the branch lines are important too, but I am more concerned about the main line being in good condition in order that those trains might travel at a fast rate. Do you have a timetable for upgrading the main lines across the country, Dr. Bandeen?

Mr. Bandeen: I would suggest that our main line across the country is in excellent condition. I know of nowhere where it is undermaintained. Compared to North American standards, and compared to the American railways which I am familiar with through our ownership down there, our lines are in better condition than any main line that I am aware of.

We have been spending an immense amount of money for years and continue to go on spending money on the main line. We are putting concrete ties in, we are putting in heavier rail, we are putting in welded rail, we are putting in more ballast, and just in general maintaining and upgrading the line. I think where a confusion arises when nonrailroaders talk about the condition of railway tracks is that railway tracks are generally maintained in two different standards, depending on whether it is used for freight or used for passenger traffic.

[Translation]

M. Bandeen: Dans cinq ans, nous pourrions nous trouver dans une situation financière très difficile, si nous ne réussissons pas à régler la question des tarifs de compensation pour les céréales de la classe du Corbeau, la question des messageries à laquelle nous nous attaquons actuellement à Terre-Neuve, ainsi que la question des trains de banlieue à Montréal. Si ces problèmes ne sont pas réglés d'ici cinq ans, nous ne pourrions pas fonctionner sur une base financière stable. Nous continuerons d'exister parce que nous emprunterons et que nous utiliserons notre marge de crédit, parce que nous sommes qui nous sommes.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bloomfield.

M. Bloomfield: Merci, monsieur le président. Je suis heureux de pouvoir de nouveau prendre la parole devant le Comité.

D'abord, monsieur Bandeen, je voudrais parler de la condition réelle des voies. Nous avons entendu des exposés un peu partout au pays, l'année dernière.

M. Mazankowski: Vous voulez parler des nouvelles voies doubles?

M. Bloomfield: Nous en avons entendu parler aussi, monsieur Mazankowski. De toute façon, ces voies, s'il faut se fier à certains témoins que nous avons entendus, sont propres à donner le mal de mer. Il semble qu'elles aient été à ce point négligées.

Personnellement, j'estime que les chemins de fer et les oléoducs sont ce qui retiendra le pays ensemble au cours des années à venir. Il nous faut de bons chemins de fer dans ce pays. Nous avons entendu dire également que plusieurs des voies sont dans un tel état négligé qu'elles ne permettent plus aux trains de maintenir les vitesses qu'ils maintenaient, il y a 25 ou 30 ans, sur certains parcours.

Avez-vous fixé un échéancier pour améliorer les voies principales? Des embranchements sont sans doute importants, et il me semble que les lignes principales doivent être maintenues, de façon à permettre aux trains de se déplacer rapidement. Avez-vous prévu améliorer la condition des voies principales au pays, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Je pense que notre voie principale au pays est en excellent état. Elle n'est mal entretenue nulle part. Compte tenu des normes nord-américaines, compte tenu de la situation aux États-Unis, que je connais à cause des intérêts que nous y avons, nos voies sont en aussi bon état que n'importe où ailleurs.

Nous avons dépensé et nous continuons de dépenser beaucoup d'argent pour l'amélioration de la ligne principale. Nous installons des traverses en béton, nous utilisons des rails renforcés, des rails soudés, nous améliorons les ballasts; nous entretenons et améliorons les voies. Les gens qui ne s'y connaissent pas ont tendance à oublier certains faits lorsqu'ils parlent de la condition des voies ferrées. Les voies ferrées sont entretenues de façon différente, selon qu'elles doivent servir au transport des marchandises ou des voyageurs.

[Texte]

It is almost impossible to maintain one railway track so that it is good for both because the characteristics of the two trains are quite different. Where you have heavy tonnage of freight moving on a line that is subject to stopping and starting, which of course you are going through, you are going to throw the track out of alignment for an easy ride for passenger traffic. Everytime you have a sudden stop of a freight train it is going to do things to that track, and if a passenger train comes along in the next few hours it is going to be a rough ride. That does not mean the track is in bad condition, that just means that you are using that track for heavy freight trains.

If you want to maintain your track so that it is good for passenger, then it is a totally different characteristic. We do maintain track where passengers are run, the banking on the curves is different which creates a problem when you put heavy freights across it because it wears the track much faster because of the banking that is required for passenger comfort within the train. So, there is a difficulty in trying to maintain a track for high-speed passenger service and heavy freight service.

We used to have different characteristics, we did not have heavy trains and we did not have heavy cars. The cars had 40 to 50 tons on them and they now carry 100 tons. We now have 10,000 ton trains which we did not have in the old days. I think this is one of the reasons that Mr. Roberts—and VIA—often talks about his desire to have tracks that are devoted to passenger. If he wants to run his trains at anything over 90 miles an hour, or even up to there, then he had better be running them on tracks that are designed and maintained primarily for passenger with very few freight, and very light freight, running on them, because the two just do not mix. Our main line across the country is in excellent condition for freight. We haul an immense amount of freight on it, particularly in the tracks going from the Lakehead to the west coast, but even in the main lines here from Windsor to Toronto to Montreal, and we try to maintain them for those. We try to maintain them to give the best ride to the passenger, but I can tell you now that, no matter how well we maintain them, if we have heavy freights going across there it is going to be relatively rougher ride for the passenger than if the line were maintained only for passenger and there were no freights on it.

• 1720

The Chairman: May I have a supplementary, Mr. Bloomfield?

Mr. Bloomfield: Yes, as long as you give me time to . . .

The Chairman: I never steal a member's time, Mr. Bloomfield. Dr. Bandeen, do you have a figure on the amount of freight CN hauls in a year?

Mr. Bandeen: Amount in what sense? In tons?

[Traduction]

Il est presque impossible d'entretenir des voies ferrées de façon à ce qu'elles puissent répondre aux besoins des deux secteurs; les caractéristiques mêmes des deux sortes de trains sont très différentes. Lorsque vous avez des trains de marchandises lourdes qui s'arrêtent et qui repartent fréquemment sur une voie, vous déréglez le parallélisme de cette voie et vous rendez le train du voyageur plus inconfortable. Chaque fois qu'un train de marchandises s'arrête brusquement quelque part, il fait du tort à la voie. Si un train de voyageurs suit quelques heures après, il doit être très inconfortable. Il ne s'ensuit pas que la voie est en mauvaise condition; il se trouve seulement que la voie sert également pour les trains de marchandises lourdes.

Si vous voulez entretenir une voie qui sert seulement au transport des voyageurs, vous devez procéder d'une façon tout à fait différente. Nous avons des voies qui servent pour les voyageurs; les courbes y sont différentes, ce qui crée des difficultés aux trains de marchandises qui passent par là. La voie s'use beaucoup plus rapidement, du fait que les courbes ont été conçues pour le confort des voyageurs. Il n'est donc pas facile d'entretenir des voies qui servent à la fois aux trains de voyageurs rapides et aux lourds trains de marchandises.

La situation était différente auparavant; nous n'avions pas de trains lourds, nous n'avions pas de wagons lourds. Les wagons avaient une capacité de 40 à 50 tonnes; maintenant, ils peuvent transporter jusqu'à 100 tonnes. Nous avons des trains de 10,000 tonnes, qui étaient tout à fait inconnus autrefois. C'est une des raisons pour lesquelles M. Roberts et VIA parlent souvent de leur désir de voir des voies qui servent au transport des voyageurs. S'ils veulent faire rouler leurs trains à plus de 90 milles à l'heure, ou même à 90 milles à l'heure, ils doivent le faire sur des voies qui ont été conçues et entretenues d'abord pour le transport des voyageurs, les trains de marchandises devant y être rares et leurs poids devant être limités. Il s'agit de deux choses différentes. Notre voie principale, au pays, est en excellent état pour les trains de marchandises. Nous y transportons un volume de marchandises considérable, surtout pour ce qui est de la section qui va de la tête des Grands lacs à la côte ouest; c'est vrai également, dans une certaine mesure, de la voie Windsor-Toronto-Montréal. Nous essayons de l'entretenir en conséquence. Nous essayons également de l'entretenir de façon à ce que les voyageurs soient le plus confortables possible, mais je puis vous dire que, quoi que nous fassions, s'il y a de lourds trains de marchandises qui l'utilisent, elle ne peut pas être aussi confortable qu'une voie qui sert seulement au transport des voyageurs.

Le président: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Bloomfield?

M. Bloomfield: Certainement, à condition que vous me donniez le temps . . .

Le président: Je ne vole jamais de temps à un membre du Comité, monsieur Bloomfield. Monsieur Bandeen, vous avez des chiffres relatifs au volume de marchandises que transporte annuellement le CN?

M. Bandeen: En tonnes?

[Text]

The Chairman: In tons, I suppose.

Mr. Bandeen: It will be in the annual report. I will get it and give it to you.

The Chairman: All right. I will look it up.

Mr. Bandeen: I presume it will be in the annual report.

The Chairman: Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: Dr. Bandeen, we have listened the other day and today. CN claims to be losing money; they got out of moving people and they claim to be losing money on grain and moving cattle. Just what do you think the CN should be doing?

Mr. Bandeen: I am sorry, I do not think I ever said that we are losing money on cattle. Those rates are compensatory rates and we are happy with them. The problem that is coming up on cattle is that the equipment is old, it is running out, and it has to be replaced. It is when you replace that that we are going to have problems, because the replacement equipment is extremely expensive. There will have to be a quantum jump in costs and in rates, and can the cattle industries stand that, or how can we work it out so that the impact is something that the industry can hold? But on all the freight we move, with the exception of Crow grain, it is very profitable. It is well done, a very efficient operation, and we are very pleased with it. That, after all, is what 80 per cent of our business is. The others are more obvious to the average citizen, and they are certainly more subject to comment, but we should always remember that the big part of CN Rail's operation is the freight.

Mr. Bloomfield: But Mr. Mayer gave some figures, and I have those similarly, with regard to phasing out. It would seem to me that in the farming industry the equipment you buy you only use for a very few hours in the day or in the year, but the equipment is necessary. The concept of a controlled service, by which I mean that you only have so many cars to service an industry, really does not seem to serve the industry. I was reading in the *Cattlemen* where 35 per cent more cattle were moved to the east from the west in 1980 than in 1979, and that slack was taken up by the trucking industry. I guess I have to go back to saying, why has the railroad allowed the cattle car fleet to depreciate in the way that it has so that, finally, there is going to come a day when—you cannot expect to allow it to grind right to the ground and then start buying, because there is no way in which the industry could pay for that.

Mr. Bandeen: This is what we are hoping to discuss, and are discussing, with the cattle producers. The initial discussions with them over the last five, ten years have been to tailor rates that allow them to move their cattle on a profitable basis and allow us to get a return on the existing investment. We went into double-deck cars and into the capital cost of that in negotiations with the cattle producers and these have been very successful. The next stage is, if we are going to re-equip, what are we going to re-equip with? What is it going to cost? What are the rates? Can the cattlemen bear the rates of this? When should we start? And would it be more profitable for them to switch to trucks than it would be to rail as to a large

[Translation]

Le président: Je suppose.

M. Bandeen: C'est dans notre rapport annuel. Je puis essayer de les trouver.

Le président: Très bien. Je regarderai moi-même.

M. Bandeen: Je pense que c'est dans notre rapport annuel.

Le président: Monsieur Bloomfield.

M. Bloomfield: Monsieur Bandeen, nous vous avons écouté l'autre jour, ainsi qu'aujourd'hui. Le CN prétend perdre de l'argent; après avoir abandonné le transport des voyageurs, il estime maintenant qu'il perd de l'argent avec le transport des céréales et du bétail. Selon vous, quel est le rôle du CN au juste?

M. Bandeen: Je regrette, mais je ne crois pas avoir dit que nous perdions de l'argent avec le transport du bétail. Ces tarifs sont des tarifs de compensation, et nous en sommes satisfaits. Le problème, avec le transport du bétail, c'est que le matériel est désuet, insatisfaisant, et qu'il doit être remplacé. Or, les coûts de remplacement de ce matériel sont extrêmement élevés. Les coûts et les tarifs doivent être haussés d'autant. Les éleveurs pourront-ils les absorber? Y a-t-il une formule qui permette à l'industrie de survivre dans ces conditions? Quant aux céréales, à l'exception des céréales du Pas-du-Nid-de-Corbeau, nos opérations sont parfaitement rentables. Le système est excellent et fonctionne très bien; nous en sommes fort satisfaits. C'est après tout 80 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Les citoyens voient peut-être davantage les autres secteurs, ils en parlent peut-être davantage; ils n'en demeurent pas moins que la plus grande partie du transport ferroviaire du CN est le transport des marchandises.

M. Bloomfield: M. Mayer a cité des chiffres, j'en ai aussi, relativement à une diminution des services. Il me semble que le matériel que vous achetez pour servir l'industrie agricole n'est utilisé que quelques heures par jour et quelques jours par année. Il est quand même nécessaire. Le concept du service limité, qui vous permet d'avoir seulement un nombre limité de wagons pour desservir l'industrie, est inacceptable. Dans la revue *Cattlemen*, je lisais récemment que si 35 p. 100 plus de bétail avait été transporté de l'ouest à l'est en 1980, par rapport à 1979, c'était l'industrie du camionnage qui avait fait la différence. Il faut se demander pourquoi le chemin de fer a permis que son parc de wagons à bétail se détériore à ce point. S'il a permis que son parc en vienne à ne plus exister avant de commencer à acheter, il ne peut pas s'attendre à ce que l'industrie en fasse les frais maintenant.

M. Bandeen: C'est justement la question que nous avons l'intention de discuter et que nous discutons avec les éleveurs. Au cours des cinq ou dix dernières années, les discussions portaient sur des tarifs qui leur permettent de transporter leur bétail de façon rentable et qui nous permettent, à nous, d'obtenir un rendement raisonnable sur notre investissement. Nous avons adopté les wagons à étages. Nous avons assumé certains coûts d'immobilisations, après des négociations avec les éleveurs. Nous avons eu du succès. Nous devons maintenant savoir, si nous achetons du matériel, quel doit être ce matériel. Quel doit en être le coût? Quels tarifs doivent être appliqués? De quelle façon les éleveurs peuvent-ils les absor-

[Texte]

extent they have done? These are the kinds of questions that, I think, have to be addressed. I think it would be irresponsible for us to go out and spend large sums of capital and then find out that, indeed, they were not required for the movement of the commodity.

Mr. Bloomfield: When did they buy the last new car for cattle, though?

• 1725

Mr. Bandeen: I cannot remember. We can certainly find out. You mean a specific stock car per se? Most of these double deck cars are, indeed, old boxcars that have been converted, renovated and brought up to date. Those were done in the sixties and seventies, but then the last new car was bought, I really could not tell you. We can find out, if you want.

Mr. Bloomfield: My point, Dr. Bandeen, is that the longer you wait to make that decision, the worse it is going to get and the more money it is going to cost. If you had, starting 10 years ago, bought 10 cars each year, we would not be in the spot that we are in today.

Mr. Bandeen: It is quite conceivable that we will not be moving cars, as we now know them, 10 years from now. It is quite conceivable that the switch to truck is something that will continue and that this will produce a reduced cost to the shipper. I do not know that and this is what has to be discussed.

Mr. Bloomfield: I cannot accept why a trucker can go and buy a rig and one engine to bring one car—it would seem that a train should be much more efficient than the trucker. It has to be. All you have is the engineer and the crew and you haul back 120 cars.

Mr. Bandeen: It is a bit more complicated than that, but I understand what you are saying. Basically, the trucker has alternate uses for his rig; for the stock cars we have not found an alternate use. We moved hay in them, I think, last summer when there was a shortage in western Canada but that was a temporary move to fulfil a particular need. We just do not have an alternate use for the stock cars. This is, I think, where the difficulty arises. I am convinced we can work out a solution with the cattlemen. We have been handling their traffic for the last five or ten years and I do not know what the concern is about. There certainly have not been dramatic shortages of cars that I am aware of and they usually bring them to my attention.

The Chairman: Three minutes, Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: Goodness, are you sure?

The Chairman: You have a minute that I stole from you.

Mr. Bloomfield: I understand that there could be at least a 30 per cent increase in the grain produced in western Canada

[Traduction]

ber? Quand le processus doit-il commencer? Est-il plus rentable pour eux d'expédier leur bétail par camions plutôt que par chemins de fer, comme ils l'ont déjà fait jusqu'ici, dans une large mesure? Toutes ces questions doivent trouver réponse. Il serait irresponsable de notre part de dépenser des sommes considérables d'argent avant de savoir si le matériel est vraiment requis pour le transport de cette marchandise.

M. Bloomfield: A quand remonte l'achat du dernier wagon à bétail?

M. Bandeen: Je ne m'en souviens pas. Je puis essayer de le trouver pour vous. Vous voulez parler de véritables wagons à bétail? La plupart de ces wagons à étages sont d'anciens wagons couverts qui ont été convertis, réaménagés, modernisés. Ce travail s'est effectué au cours des années 60 et 70. A savoir quand le dernier wagon neuf a été acheté, je ne suis pas en mesure de vous le dire. Je puis essayer de le trouver.

M. Bloomfield: Tout ce que j'essaie de vous dire, monsieur Bandeen, c'est que plus vous tarderez à prendre une décision, plus la situation se détériorera et plus les coûts risquent d'être élevés, en fin de compte. Si, il y a dix ans, vous vous étiez mis à acheter dix wagons par année, nous n'en serions pas là aujourd'hui.

M. Bandeen: Il se pourrait que dans dix ans, nous n'ayons plus de wagons comme nous en avons maintenant. Il n'est pas exclu que le camionnage, comme moyen de transport, ce répande de plus en plus et que les expéditeurs y trouvent davantage leur profit. Je ne connais pas la réponse. Il faut en parler.

M. Bloomfield: Je ne comprends pas pourquoi ce serait plus facile pour le camionneur qui, avec un camion, ne peut transporter qu'une remorque. Le train devrait être un moyen de transport beaucoup plus efficace. Avec un mécanicien et une équipe, vous pouvez déplacer 120 wagons.

M. Bandeen: C'est un peu plus compliqué, mais je comprends ce que vous voulez dire. Le camionneur peut utiliser son camion à d'autres fins; pour les wagons à bétail, nous n'avons pas pu encore trouver d'autres usages. Ils ont servi au transport du foin, l'été dernier, lorsqu'il s'est produit une pénurie dans l'Ouest du Canada. C'était cependant quelque chose de très spécial. De façon générale, ces wagons n'ont pas d'autre utilité. C'est là que se trouve la difficulté. Je suis convaincu cependant qu'en en discutant avec les éleveurs, nous pouvons y trouver une solution. Nous transportons leurs marchandises depuis cinq ou dix ans. Nous pouvons continuer de le faire. Il n'y a pas vraiment eu de graves pénuries de wagons, à ma connaissance, et je puis vous assurer que j'en aurais eu connaissance s'il y en avait eu.

Le président: Vos trois minutes sont écoulées, monsieur Blomfield.

M. Bloomfield: Vous en êtes certain?

Le président: Je vous remets la minute que je vous ai volée.

M. Bloomfield: Je crois savoir qu'il pourrait y avoir une augmentation d'au moins 30 p. 100 dans la production de

[Text]

in the next few years. Would it be possible to get that to the ports?

Mr. Bandeen: I am sorry, I missed the percentage.

Mr. Bloomfield: Thirty per cent.

Mr. Bandeen: That is the problem that we are trying to meet and trying to prepare the capacity for, not only in the trucks but also in equipment. I think one of the things that we are quite proud of in the CN is that in the year 1980 we moved 25 per cent more grain than we had in 1979 on our railway. We do not anticipate that level to stay. There were a lot of circumstances that got us into moving the grain. Some of them were problems that our competitor, the CP, had but we did it and without great strain on the system—25 per cent more in one year.

You have to give an estimate of what you think is going to happen to grain. Taking the 1980 level, we have assumed that the growth over the period of the decade will be 3 per cent a year compounded. That may not sound like much, but you have to remember that 1980 started 25 per cent above 1979, and 3 per cent compounded added up fairly rapidly. That is the kind of capacity that we are trying to build in for grain. I do not know whether that will be sufficient or not. I do not know what is going to happen to grain. Starting at a base that is 25 per cent above 1979, and adding 3 per cent a year for each of the 10 years, gets you at the end of the decade into, I guess well over the 50 per cent increase that Mr. Benjamin made reference to. We are trying to build capacity to be able to handle that. If something happens, if the production goes up more rapidly, then we will have to go back and re-examine our capacity.

Mr. Bloomfield: I have another question, Dr. Bandeen. I was called the other night by a chap who works in the system, and he said the CNR have discontinued the piggyback to quite a large extent, especially out of Toronto; that they unload the piggybacks at Toronto and they deliver them to Windsor or anywhere in southwestern Ontario. Why would that be? Is it not much more efficient to deliver that piggyback much closer to, say, London or Windsor?

Mr. Bandeen: It depends on your volume and it depends on where the train originated. We run fast piggyback trains from Vancouver through to Toronto. A lot of the traffic they take is imported traffic coming in from Vancouver; a lot is picked up en route. They come into Toronto and terminate there; then the reverse traffic goes out. It is often easier and cheaper for us to collect the piggybacks by highway and put them on the train in Toronto than it is to try to source a train at London or Windsor, because of the excellent condition of the highways and also the sort distances involved.

[Translation]

céréales de l'Ouest du Canada au cours des prochaines années. Vous croyez qu'il serait possible de transporter cette production accrue aux ports?

M. Bandeen: Je regrette, mais je n'ai pas compris le pourcentage.

M. Bloomfield: Trente pour cent.

M. Bandeen: C'est le problème auquel nous essayons de nous préparer à faire face, non pas seulement pour ce qui est des camions, mais également pour ce qui est du matériel. Au CN, nous sommes très fiers du fait que nous avons pu transporter, en 1980, 26 p. 100 plus de céréales qu'en 1979. Nous ne nous attendons pas à ce que cette situation se maintienne. Certaines circonstances spéciales nous ont amenés à transporter des céréales. Notre concurrent, le CP, a connu certains problèmes. Il n'en demeure pas moins que nous avons pu transporter ces céréales supplémentaires, 25 p. 100 pour l'année, sans trop de difficultés.

Il faut essayer de voir quelle pourrait être la production de céréales à l'avenir. Nous avons pris, quant à nous, les chiffres de 1980, et nous avons prévu un taux d'augmentation composé de 3 p. 100 par année, sur dix ans. Ce n'est peut-être pas beaucoup, mais vous devez vous rappeler que 1980 par rapport à 1979 et qu'un taux d'augmentation composé de 3 p. 100 finit par être considérable. Nous essayons de nous préparer à répondre à des besoins de cet ordre pour ce qui est des céréales. J'ignore si ce sera suffisant. J'ignore quelle sera la production des céréales. De toute façon, en partant d'un taux de 25 p. 100 plus élevé qu'en 1979, et en y ajoutant 3 p. 100 par année, pendant dix ans, on obtient pour la fin de la décennie un taux d'augmentation de 50 p. 100, et c'est ce à quoi M. Benjamin faisait allusion tout à l'heure. Nous essayons de nous préparer en conséquence. Si quelque chose se produit entre-temps, si la production s'accroît plus rapidement, nous devons réexaminer notre capacité.

M. Bloomfield: J'ai une autre question à vous poser, monsieur Bandeen. Quelqu'un qui travaille à l'intérieur du réseau m'a appelé l'autre soir pour me dire que le CN abandonne rapidement son service rail-route, surtout à partir de Toronto; les wagons sont déchargés à Toronto et les livraisons sont effectuées à Windsor, ou ailleurs dans le sud-ouest de l'Ontario. Pourquoi procédez-vous de cette façon? Ne vaut-il pas mieux pour vous, livrer la marchandise en utilisant le mode rail-route plus près de sa destination finale, à London ou à Windsor?

M. Bandeen: Tout dépend du volume de la marchandise et du point d'origine du train. Nous avons des trains rapides utilisant le mode rail-route, de Vancouver à Toronto. Un fort volume de la marchandise est de la marchandise importée et débarquée à Vancouver; il y a également de la marchandise qui est prise en cours de route. Le déchargement s'effectue à Toronto, puis les trains repartent dans l'autre sens. Il est souvent plus rapide et plus économique pour nous de prendre la marchandise rail-route par camion et de la charger à bord du train à Toronto que de faire partir le train de London ou de Windsor; en effet, les conditions des routes sont excellentes et les distances sont relativement courtes.

[Texte]

• 1730

I do not know the specifics of your question, but I would not be in the least surprised if the transcontinental piggybacks arriving in Toronto were distributed through southern Ontario by road. Certainly the express is. We do not distribute it by rail.

As I said earlier, our big advantage is long-distance, simplified, point-to-point movements. The minute we get down to having to distribute to five or six points, or the minute we have to source at five or six points, then the railway starts losing its efficiency very rapidly and it is much easier for the truckers to compete—and short-distance is the same.

The Chairman: Your final question, Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: Word has been reported about your closing the line between Lucan and Sarnia. Would you care to comment on that?

Mr. Bandeen: I am sorry, you have me on an area I am not familiar with. I have not heard of it, so I will come back to you on it.

Mr. Bloomfield: Maybe they could reply to me when I get a second round later this evening, Mr. Chairman.

The Chairman: It is possible.

Our next questioner is Mr. Fisher, followed by Mr. McRae, after which we shall adjourn for dinner.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen, this is my second session with you, as it is for the other people, but as a new member this is my first exposure to your reports to the committee. I might say right off that I am fascinated by the reports ranging all the way from flatcars to floating flophouses which are straight from Sodom and Gomorrah. I might say the range of problems you have to handle is indeed intriguing.

The Chairman: Like a tally sheet from a CN casino.

Mr. Fisher: I would like to ask you some questions about an article that appeared in the *The Globe & Mail* on December 20. It quotes Mr. John Sturgess. Is Mr. Sturgess here now?

Mr. Bandeen: No, Mr. Sturgess is the Vice-president of Marketing for Canadian National Rail; it is the rail division.

Mr. Fisher: All right. It appeared on page 10 in the business section. The opening paragraph says:

Canadian National Railways and CP Rail are seeking legislation that limit their liability to \$120 million for damage injury or death to third parties resulting from the transportation of dangerous goods.

It goes on to say:

[Traduction]

Je ne sais pas où vous voulez en venir avec votre question, mais je ne serais pas surpris du tout que les marchandises rail-route à bord du train transcontinental soient débarquées à Toronto et distribuées par camion dans le Sud de l'Ontario. C'est le cas des messageries. Elles ne sont pas distribuées par train.

Comme je l'ai dit, notre spécialité est le transport simple, sur de longues distances, d'un endroit à l'autre. Dès l'instant où nous devons distribuer la marchandise à cinq ou six points, dès l'instant où nous devons prendre la marchandise à cinq ou six points, nous perdons de notre efficacité en tant que chemin de fer, et nous avons plus de mal à faire concurrence aux camions. C'est la même chose pour les courtes distances.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Bloomfield.

M. Bloomfield: Il était question que vous abandonniez la ligne Lucan-Sarnia. Vous pouvez nous en dire davantage à ce sujet?

M. Bandeen: Je regrette, mais je ne connais pas très bien cette situation. Je n'ai rien entendu à ce sujet. Je devrai vous donner une réponse plus tard.

M. Bloomfield: Les témoins voudront peut-être me répondre plus tard ce soir, lorsque j'en serai à mon deuxième tour, monsieur le président.

Le président: C'est une possibilité.

Les suivants à prendre la parole seront M. Fisher et M. McRae, après quoi nous lèverons la séance pour l'heure du dîner.

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, c'est la deuxième fois que j'ai l'occasion de vous rencontrer ici, c'est le cas aussi de mes collègues, mais en tant que nouveau député, c'est la première fois que je prends connaissance des rapports que vous faites au Comité. Je dois dire au départ que je suis fasciné par ces rapports, dont les sujets varient des wagons plats aux dortoirs roulants dignes de Sodome et de Gomorre. Les problèmes auxquels vous avez à faire face sont pour le moins variés.

Le président: C'est comme pour une feuille de pointage d'un casino du CN.

M. Fisher: Je voudrais vous interroger au sujet d'un article qui a paru dans le *Globe and Mail* du 20 décembre. Il cite M. John Sturgess. M. Sturgess est-il ici?

M. Bandeen: Non; M. Sturgess est vice-président à la commercialisation au CN, Division des chemins de fer.

M. Fisher: Très bien. L'article en question se trouve à la page 10 de la section des affaires. Voici ce que dit le premier paragraphe:

Les Chemins de fer nationaux du Canada, ainsi que CP Rail, souhaitent l'adoption d'une loi qui limite la responsabilité civile à 120 millions de dollars en cas de décès, de dommages ou de blessures subis par des tierces parties et dûs au transport de marchandises dangereuses.

L'article ajoute:

[Text]

A Mississauga-type accident involving heavy damage and injuries "could theoretically bankrupt us" without a statutory liability ceiling . . .

I wonder if you could give me a little more background than that one bald statement as a justification for seeking that ceiling.

Mr. Bandeen: Basically it comes from the fact that every other mode we compete with, I think, has a statutory limit. Certainly shipping does. I think the air does; but I am not a lawyer, so I would have to go into legal counsel. But what I am suggesting is that the other modes we are competing head-on with all have a statutory limit.

When that ship knocked down our bridge in Vancouver Harbour a couple of years ago and the cost of replacing it was \$10-plus million, the statutory maximum recovery from that ship, I think, was less than \$2 million. It was \$1.25 million. That is by the Canadian maritime act, which limits the amount it will have to pay. That in essence means we have to pay the rest. It was not our fault, the ship ran into one of our abutments in the fog. There is a complicated court case, and even if we win it, we can get back \$1-plus million.

So we are saying if every other mode of transport has a statutory limit on its liabilities, we do not think it was immodest to ask for one. We are suggesting \$120 million, which is sizeably above any amount the other modes have.

Mr. Fisher: I would like to say it is not immodest, but it might be looked at another way and we might be wrong in extending it to the other modes. I must be frank; I have not had a chance yet to read the *Grange Inquiry* cover to cover. But I have been told that in his report he describes an atmosphere of relaxed concern from the time that the dangerous goods arrived to be put on that train through to the moment when they exploded. Of course, that is the other railroad; that is not you. I presume you try harder, but all things being equal I also presume that you too have your relaxed moments.

• 1735

The Chairman: Is this one of them, Mr. Bandeen?

Mr. Fisher: I do not think the Canadian public should pay for your relaxation. I think it is very nice that boats run into bridges and the Canadian people or somebody else pays for it, or planes fall down on cities and people pay for it. I do not think that is correct. I think, in fact, when we look at the bill on dangerous goods that we passed last spring, the opposite

[Translation]

Un accident comme il s'en est produit un à Mississauga, et qui causerait des dommages considérables, ainsi que des blessures, pourrait en théorie nous acculer à la faillite si une loi n'imposait pas de limites à la responsabilité civile . . .

Je me demande si vous ne pourriez pas me donner de meilleures raisons que cette déclaration sèche pour justifier une telle demande.

M. Bandeen: Essentiellement, la raison est que tous les autres modes de transport auxquels nous faisons concurrence bénéficient d'une limite à la responsabilité civile. C'est certains dans le cas du transport maritimes. Ce devrait être la même chose pour le transport aérien; je ne suis pas avocat, il faudrait que j'obtienne un avis juridique. De toute façon, les autres modes de transport auxquels nous faisons concurrence bénéficient d'une limite statutaire.

Lorsque ce navire a heurté notre pont, dans le port de Vancouver, il y a quelques années, et que le coût de remplacement du pont a été de plus de 10 millions de dollars, la limite statutaire des dommages-intérêts qui ont pu être obtenus de ce navire a été de 2 millions de dollars, je pense. Ou plutôt, elle a été de 1.25 million de dollars. C'était dû au fait que la loi sur les transports maritimes au Canada, limite le montant des dommages-intérêts. Ce qui signifie que nous devons payer le reste. Ce n'était pas notre faute; le navire a heurté la butée de notre pont dans le brouillard. La cause est compliquée; elle est devant les tribunaux actuellement, mais même si nous le gagnons, nous ne pourrions obtenir qu'un peu plus de 1 million de dollars.

Donc, comme tous les autres modes de transport bénéficient d'une limite statutaire, pour ce qui est des dommages-intérêts qu'ils doivent payer, nous nous croyons justifiés de demander la même chose. Nous proposons un montant de 120 millions de dollars, ce qui est beaucoup plus élevé, de toute façon, que pour les autres modes de transport.

M. Fisher: Il n'est peut-être pas présomptueux pour vous de le réclamer, mais il y a une autre façon de voir la chose. Nous avons peut-être eu tort d'accorder une limite aux autres modes de transport. Pour être franc, je n'ai pas lu le rapport de la commission d'enquête Grange d'un bout à l'autre. On me dit cependant qu'il y est fait état d'un certain relâchement, du moment où les marchandises dangereuses arrivent pour être chargées à bord du train au moment où elles explosent. Évidemment, l'accident qui est arrivé est arrivé à l'autre chemin de fer, et non pas à vous. Je suppose que vous faites mieux que lui, mais je suppose aussi que vous avez vos moments de relâchement.

Le président: Est-ce que c'en est un actuellement, monsieur Bandeen?

M. Fisher: Je ne pense pas que le public canadien doive faire les frais de ces moments de relâchement. Je sais qu'il y a des navires qui heurtent des ponts, qu'il y a des avions qui tombent dans des villes, et que ce sont les citoyens qui doivent payer. Je ne pense pas cependant que ce soit juste. Si l'on regarde la Loi sur le transport des marchandises dangereuses qui a été adop-

[Texte]

intent was in place. I understand that we can lay criminal charges, and that we can levy very heavy and very significant fines when it is found to be a corporate or a personal relaxation that is not proper. So I wonder if, in the light of the intent of that bill, this request on your part is really proper.

Mr. Bandeen: I think perhaps that we are talking about slightly different things. I understand the fines and the criminal part of it. I am not sure that I agree with all that and I am not sure the regulations have been put out under which it would function, but I think that would still go on. I am just suggesting that if there is unlimited liability on the part of a carrier for transporting goods, at some point we would just have to refuse to transport them. We would just have to say we are sorry, you find a truck, because they have limited liability or they may have, and you go or move it by ship.

When we are talking about dangerous commodities, I think we always have an idea that this is some mysterious gas or chemical that is moved in small quantities and there is not much of it and, if you stopped moving it, it would not really affect the economy. This just is not so. Almost every plastic that is used in manufacturing and that you use daily in your living starts as a dangerous commodity and is classified as a dangerous commodity for movement. So if we cannot move these effectively and efficiently and with some sensible limit on their liability, it is going to be very difficult for the country as a whole and for the industrial part is particular of the country. I think we have to come to an intelligent compromise on it. If there is no desire to limit the liability then I guess we had better put the industrial plants right beside the source of these chemicals, because I do not know how you are going to transport them and this is all we are saying.

Mr. Fisher: There are two points there. Let us take a look at each of them. You have come here, sir, with a very strong statement at the opening that there are places where you can do business and then, beyond that, the public should pay. I presume that is your attitude on the transportation of dangerous goods as well. At a certain point, the public should pay regardless of who is responsible or why the accident happened or what the cause was.

CPR very casually has forked out about \$8 million or \$9 million in Mississauga, where the thing just went off the track on an empty lot; it did not kill anybody and did not really do much damage to property; yet, the bill was \$8 million. I wonder what would have happened if it had gone off in a crowded subdivision, heaven forbid! Or if it had gone off in an industrial area where the factories would have been damaged. Again heaven forbid!

What I would like from you is perhaps a specific question. Let us just explore this since you are answering questions after the fact. Perhaps you could ask your people to give us some ideas of what the insurance rates would be for a \$120-million

[Traduction]

tée le printemps dernier, on s'aperçoit que l'intention est tout à fait différente. Des accusations criminelles peuvent être portées et des amendes considérables peuvent être imposées s'il est prouvé qu'une compagnie ou une personne a eu trop de moments de relâchement. Vu l'intention de cette loi, je me demande donc si la demande que vous faites est vraiment justifiée.

M. Bandeen: Je pense que nous parlons de deux choses quelque peu différentes. Je comprends qu'il puisse y avoir des amendes et d'autres mesures prévues du côté criminel. Je ne suis pas sûr d'être d'accord avec toutes, et je ne suis pas sûr qu'il y a eu des règlements édictés en ce sens, mais je suis conscient de cet aspect de la question. Je dis simplement que s'il n'y a pas de limite pour ce qui est de la responsabilité civile d'un transporteur, celui-ci peut être forcé, à un certain moment, de refuser de transporter les marchandises. Nous n'aurions, à ce moment-là, qu'à dire à l'expéditeur qu'il envoie ses marchandises par camion ou par bateau, parce que ces modes de transport bénéficient d'une limite statutaire.

Lorsqu'on parle de marchandises dangereuses, on songe presque toujours à quelque gaz ou produit chimique mystérieux qui est transporté en petite quantité. On pense qu'on peut interdire ce transport sans que l'économie s'en ressente beaucoup. Or, ce n'est pas le cas du tout. Presque tous les plastiques qui sont utilisés dans l'industrie ou à la maison sont, au départ, des marchandises qui sont considérées comme dangereuses aux fins du transport. S'il est impossible de les transporter de façon efficace et commode, avec une limite raisonnable pour ce qui est de la responsabilité civile du transporteur, l'industrie, au pays, et le pays entier risquent d'être en difficulté. Nous devons pouvoir trouver un compromis intelligent relativement à cette question. Si c'est impossible, il faut équilibrer les usines près des sources de produits chimiques, parce que personne ne voudra les transporter. C'est tout ce que nous disons.

M. Fisher: Vous soulevez deux points, ici. Nous allons les examiner un par un. Vous avez dit clairement dans votre déclaration d'ouverture que vous pouviez trouver votre profit dans certains secteurs, mais que le public devait payer dans les autres. Je suppose que votre attitude est la même pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses. Passé un certain point, le public doit payer, quel que soit le degré de responsabilité des personnes en cause, quelles que soient les causes de l'accident.

Le CP, sans trop s'en faire pour cela, a causé des dommages de 8 ou 9 millions de dollars à Mississauga. Et là, le train n'a fait que dérailler dans un terrain vague. Il n'y a pas eu de perte de vie, ni tellement de dommages à la propriété. Malgré tout, la facture s'est élevée à 8 millions de dollars. Je me demande ce qui se serait produit si le train avait déraillé dans un quartier résidentiel très peuplé ou dans un secteur industriel où des usines auraient pu être endommagées. Dieu nous en garde!

Je voudrais vous poser une question précise, puisque vous semblez vouloir répondre aux questions après coup. Vous pouvez demander à vos aides de nous donner une idée de ce que pourraient être vos primes d'assurance pour que votre

[Text]

accident comparable to the Mississauga one, or against a \$200 million accident.

Mr. Bandeen: I can give you the figures because we have that coverage . . .

Mr. Fisher: Okay, I would like that.

Mr. Bandeen: . . . and basically we have a \$5-million-deductible policy.

Mr. Fisher: Right.

• 1740

Mr. Bandeen: That may sound a little bit much, because normally you think of your car and \$200.

Mr. Fisher: In my world we just knock the zeros off to try to get some sense of . . .

Mr. Bandeen: Basically, we are saying \$5 million deductible, the first \$5 million of some extraordinary or unusual accident the kind of thing that occurred to the CPR there with ourselves and MacGregor. Any passenger train can be in trouble. Fall into the river in British Columbia and you can get into extraordinary liability. After the \$5 million deductible, we go up by increments of \$50 million. We started to negotiate this, I might add, after the Mississauga event so negotiations were somewhat more difficult than they might have been a year or so before. We paid about three-quarters of a million, if I remember correctly, for the first \$50 million. The next \$50 million went down to about \$400,000 and the last \$50 million was a real bargain at less than \$300,000.

Mr. Fisher: That was \$300,000 . . .

Mr. Bandeen: No, \$150 million . . .

Mr. Fisher: It was \$150 million at \$5 million deductible and that cost you about \$1.5 million.

Mr. Bandeen: Yes, about.

Mr. Fisher: That does not strike me as a prohibitive rate when we talk about all these other figures thrown around in your business. I am in awe of the size of the figures, but \$1.5 million does not seem to me to be the prohibitive amount that . . .

Mr. Bandeen: I think when John Sturgess was talking about \$120 million he could easily have said \$150 million. We are talking beyond that. We are willing to pick up the insurance and the cost for the first whatever. We would like to have somebody walk in and state the limit. We are not asking for something that is not already done. We will pay the first \$150 million or whatever.

Mr. Fisher: But I do not understand your rationale. The figures that you have just given me are good in the worst possible situation after your insurance companies had a look at the potential damage. A million and a half dollars—and now

[Translation]

assurance vous protège dans le cas d'accidents de 120 millions de dollars, comme ce fut le cas à Mississauga, ou dans le cas d'accidents de 200 millions de dollars.

M. Bandeen: Je puis vous donner les chiffres, parce que nous sommes effectivement protégés dans le cas de tels accidents . . .

M. Fisher: Parfait.

M. Bandeen: . . . avec un montant déductible de 5 millions de dollars.

M. Fisher: Je comprends.

M. Bandeen: Cela peut sembler beaucoup, parce que normalement, pour une auto, c'est \$200.

M. Fisher: Dans le milieu d'où je viens, on fait abstraction des zéros, pour essayer de comprendre . . .

M. Bandeen: Nous avons donc un montant déductible de 5 millions de dollars dans le cas d'accidents graves ou inhabituels, comme celui qui a mis en cause le CP. C'est vrai aussi pour MacGregor. Un accident peut arriver à n'importe quel train de voyageurs. S'il y en a un qui s'écrase dans une rivière, en Colombie-Britannique, la responsabilité civile peut-être effarante. Une fois les premiers 5 millions de dollars déduits, les tranches sont des 50 millions de dollars. Je dois dire en passant que nous avons commencé à négocier cette assurance après l'accident qui s'est produit à Mississauga; les discussions ont été beaucoup plus difficiles qu'elles ne l'auraient été un an ou deux auparavant. Si je me souviens bien, nous avons payé environ trois quarts d'un million de dollars pour les premiers 50 millions de dollars. Pour les 50 millions de dollars suivants, nous avons payé \$400,000, et pour les derniers 50 millions de dollars, nous avons vraiment fait une bonne affaire; c'était moins de \$300,000.

M. Fisher: C'était \$300,000 . . .

M. Bandeen: Non, 150 millions de dollars . . .

M. Fisher: C'était 150 millions de dollars, avec 5 millions de dollars déductibles; cela faisait environ 1.5 million de dollars au total.

M. Bandeen: A peu près.

M. Fisher: Cela ne me semble pas excessif à la vue de tous les autres chiffres qui concernent votre industrie. Les chiffres sont évidemment élevés, mais 1.5 million de dollars ne me semblent pas excessifs dans les circonstances . . .

M. Bandeen: John Sturgess aurait pu aussi bien dire 150 millions de dollars que 120 millions de dollars. Nous parlons ici d'un montant encore plus élevé. Nous sommes prêts à prendre une assurance et à assumer une partie des dommages. Nous voudrions cependant que quelqu'un nous fixe une limite. Nous ne demandons pas quelque chose de nouveau. Nous sommes prêts à nous charger des premiers 150 millions de dollars, ou d'un certain montant.

M. Fisher: Je ne comprends pas vos raisons. Les chiffres que vous venez de me donner vous protègent contre les pires situations possibles, selon les avis de vos compagnies d'assurances. C'est pour 1.5 million de dollars . . . tout à coup, voilà que

[Texte]

Mississauga or some other accident like that happens and the people of Canada have to pick up the extra. Why should the public pay for your mistakes when you will not pay for our policy decisions? Why do we not turn the argument around?

Mr. Bandeën: I do not know what the insurance ability is beyond that. I am just applying the principle that applies to, our competitors, who all have a limited liability. At least the major ones do. We are the only one left exposed without any limit. Now, you can work either way on that one. You can take it off everybody if you think that is just. All we are saying is, why can we not be treated like everyone else?

Mr. Fisher: I think we have had a fair raising of this point of view and I would say that I favour the idea that we should take it off everybody else in the same spirit that we proposed some of the other incentives to good behaviour in that bill. Obviously, this train of thought occurred to the writer of this article, Ken Romain, because he suggests that the alternative to refusing to transport dangerous goods could be a rate increase to cover the cost of insurance. Again, in your business \$1.5 million does not seem to be a big fee.

Mr. Bandeën: That is precisely what we did. That fee is paid by a surcharge on the dangerous commodity shippers.

Mr. Fisher: Then up it.

Mr. Bandeën: I do not know how far you can go. You cannot get unlimited insurance and it has been a long, hard struggle to get to \$150 million. Insurance companies around the world are not lining up to offer us coverage. The price goes down as you get up, but when you are in that kind of insurance you are going to one place, Lloyd's in London. It does not matter what route you go, you end up there. We are now trying to see where we go from here. Do we continuously try to increase the insurance or do we try to get a limit on liability, as other shippers.

The Chairman: Your final question, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: To summarize: Again, I do not accept what you have just said quite as a black and white comment, because we get ourselves painted into a corner if we give you a statutory limit. It is a lot harder to change that than it is for you to go and renegotiate your insurance rates or your insurance ceilings on an annual basis.

I would like to make just one more comment, if I may, Mr. Chairman, to push myself. Mr. Benjamin taught me this, so I would like to follow up on his tactics. Basically, I want to support what was said by ...

[Traduction]

se produit l'accident de Mississauga et que le peuple canadien doit payer la différence. Pourquoi le peuple canadien devrait-il payer pour vos erreurs? Pourquoi ne voulez-vous pas assumer la responsabilité de vos décisions? Pourquoi l'argument ne va-t-il pas dans l'autre sens?

M. Bandeën: Je ne sais pas s'il est possible de s'assurer au delà de ce montant que je vous ai indiqué. Je ne fais que citer ce qui se passe dans le cas de nos concurrents qui, eux, bénéficient tous d'une limite de leur responsabilité civile. Du moins, c'est le cas de nos principaux concurrents. Nous sommes les seuls à ne pas avoir de limite statutaire. Vous pouvez faire de deux choses l'une. Vous pouvez les l'éliminer pour tout le monde. Ce serait juste. Nous voulons savoir, quant à nous, pourquoi nous ne sommes pas traités comme les autres.

Mr. Fisher: Je pense que nous avons discuté suffisamment de ce point. Je suis moi-même d'avis que nous devrions éliminer la limite statutaire pour tout le monde, de la même façon que nous avons prévu certaines mesures destinées à améliorer le comportement des transporteurs dans la loi. L'auteur de l'article, Ken Romain, a dû avoir la même pensée, puisqu'il estime que si l'on veut éviter que les transporteurs refusent de transporter les marchandises dangereuses, on doit leur permettre des tarifs plus élevés, pour couvrir le coût de l'assurance. Je répète que 1.5 million de dollars ne semble pas très élevé pour une entreprise comme la vôtre.

M. Bandeën: C'est exactement ce que nous avons fait. La prime est payée au moyen d'un montant supplémentaire que doivent acquitter les expéditeurs de marchandises dangereuses.

M. Fisher: Augmentez-la encore.

M. Bandeën: Je ne sais pas jusqu'où on peut aller. L'assurance a des limites, et il a fallu de longs efforts pour réussir à obtenir une protection de 150 millions de dollars. Les compagnies d'assurances ne se bousculent pas pour nous offrir leurs services. Les taux ont beau baisser lorsqu'on atteint les tranches supérieures, pour ce genre d'assurance, il n'existe vraiment qu'un assureur, Lloyd de Londres. On finit toujours par en arriver là. Il nous faut voir ce que nous pouvons faire encore. Devons-nous continuer d'augmenter nos assurances ou devons-nous essayer d'obtenir une limite touchant notre responsabilité civile, comme en ont les autres transporteurs?

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Fisher.

M. Fisher: Pour conclure, je répète que, selon moi, le choix n'est pas aussi net que vous semblez le croire. Si nous vous accordons une limite statutaire, nous ne nous laissons pas tellement de marge de manœuvre. Il est plus difficile pour nous de modifier cette limite statutaire que pour vous de renégocier vos taux d'assurance ou vos plafonds d'assurance annuellement.

Encore une observation, si vous le permettez, monsieur le président; c'est monsieur Benjamin qui m'a montré ce genre de tactique. Je voudrais appuyer les dires de ...

[Text]

• 1745

The Chairman: I have been teaching Mr. Benjamin that there is a time limit, though. Proceed.

Mr. Fisher: Now I want to take it. I would like to support Mr. Dionne's comments generally about CN's role and its need to be more expansive, in the sense that in some of the regions, and some of the more marginal activity, I thought his comments in that area were quite good. I do not quarrel with the basic principle that you outlined in your statement. I simply wonder if, since you will be coming back in a short while, in your next statement you could give us some idea of how your management behaves to accommodate itself to regional and marginal activity.

You have given us a lot of thought, and it is based on a lot of railroad tradition, in this statement. Perhaps you could give equal thought and insights into the same traditions on activities like shipping potatoes in P.E.I. or how it is that your management got itself into that corner with the express system. Some of the comments you made today were quite illuminating on the cattle business, and perhaps you could go down through these regional concerns and tell us how the railroad is acting in less profitable areas.

If I may say so, as a newcomer here, you have painted a picture that indicates that your ideal activity is to haul 100 tons of some bulk item between Toronto and Montreal.

Mr. McRae: With good revenue.

Mr. Fisher: Yes. Now, if you could tell me what you do with horse feathers, which are not so heavy and easy to handle, between Regina and Saskatoon, and how the horse feather industry can look to you for continued support in the future, then maybe that would alleviate a lot of the concerns we have in this committee about marginal and regional activities and how you are going to react to them. You have said, quite rightly, that there are policy decisions for the government, and I say in reply that there are also management decisions by the railroad. I suspect that the express thing is more of a management than a policy matter.

Mr. Bandeem: Could I just have a short answer to that?

The Chairman: Yes, sir, we will try to be fair.

Mr. Bandeem: Basically, I understand what you are saying, and when you say we will come back again, I presume you mean for the 1980 report. We will try to give you an outline of how we do handle the marginal and the uneconomic services. The reason why the express problem is at the level at which it is, is that when we first were aware of it we just did not walk out and say we were going to get out of it. We have tried to solve it. We are aware of our responsibilities. We are trying to come up with a solution that will allow us to serve all of Canada, a solution that in some sort of efficient, economic way will still produce the service. Whether we have the right solution or not we will not know until we have been in it for awhile.

But this is one of the problems we meet. You read in the papers, and you read of the concern of politicians such as

[Translation]

Le président: Et moi, j'ai essayé de faire comprendre à M. Benjamin qu'il y avait une limite de temps. Continuez.

M. Fisher: J'en profite. Je voudrais appuyer les dires de M. Dionne au sujet du rôle du CN et de la nécessité de l'étendre dans certaines régions et dans certains secteurs d'activités marginaux. Ce qu'il a dit à ce sujet est tout à fait juste. Je n'ai rien contre le principe de base que vous avez établi dans votre déclaration. Je me demande seulement si, lorsque vous reviendrez devant le Comité, vous pourrez nous dire ce que fait la direction pour répondre aux besoins des régions plus petites et des secteurs d'activité marginaux.

Vous nous avez donné beaucoup de matière à réflexion, à partir d'une longue expérience dans les chemins de fer, dans votre déclaration. Vous pourriez peut-être faire la même chose pour ce qui est d'activité comme le transport des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ou pour ce qui est de l'impasse dans laquelle la direction s'est engagée avec les messageries. Vous avez été éloquent, en particulier lorsque vous avez parlé du transport du bétail. La prochaine fois, vous pourriez nous parler davantage de votre activité régionale, de votre activité dans les régions moins favorisées.

Mon impression, en tant que nouveau venu au Comité, est que vous semblez croire que la situation idéale pour le chemin de fer est d'avoir à transporter 100 tonnes d'un produit quelconque entre Toronto et Montréal.

M. McRae: Pour un profit intéressant.

M. Fisher: Si vous pouvez me dire ce que vous entendez faire avec telle ou telle marchandise, qui n'est pas aussi lourde et facile à transporter, entre Regina et Saskatoon, et comment l'industrie en cause peut compter sur vous pour l'aider à l'avenir, vous contribuerez à nous rassurer, au Comité, au sujet des activités marginales et régionales, et de votre réaction face à cette activité. Vous avez signalé, à juste titre, que tout cela dépendait de décisions politiques de la part du gouvernement. Je vous répondrai que tout cela dépend également de décisions administratives de la part des chemins de fer. Je crains que la décision, dans le cas des messageries, n'ait été beaucoup plus une décision administrative qu'une décision politique.

M. Bandeem: Puis-je répondre brièvement?

Le président: Oui, nous essayons d'être juste envers tout le monde.

M. Bandeem: Je comprends assez bien ce que vous voulez dire. Lorsque vous parlez de la prochaine occasion, je suppose que vous voulez dire dans le rapport de 1980. Nous essayerons de vous expliquer de quelle façon nous fournissons les services marginaux et non rentables. La raison pour laquelle la situation des messageries est celle que vous connaissez, c'est que lorsque nous avons constaté le problème pour la première fois, nous ne nous sommes pas découragés. Nous avons essayé de le corriger. Nous savons quelles sont nos responsabilités. Nous essayons de trouver une solution qui va nous permettre de servir tout le Canada, une solution qui sera efficace et rentable. Pour l'instant, nous devons attendre les résultats.

C'est un des problèmes auxquels nous devons faire face. Dans les journaux, les politiciens, comme vous-mêmes, s'en

[Texte]

yourselves, about needless expenditure of money, overstaffing of governments, overstaffing of government-owned operations, and I tend to agree with these comments. Nobody wants that. You want efficient, well-run operations. But then the minute we try to run things efficiently and well we are told that we are depriving a part of the country of their birthright. Again, I understand what they are saying. But there has to be some compromise between those two, there has to be some middle ground that will allow us to serve the regions—and I think we do a good job in this—help us to develop areas and be positive in them, and at the same time recognize when a service is no longer basic and required and when we are spending money on it and we should not be spending money on it. There are other places where that money can be better spent for that region and for the people of Canada. This is the dilemma we are in. I do not know of any easy answer to it. It is the type of problem we meet every time we have to make a decision on a critical area in our operation.

Mr. Fisher: Thank you very much.

The Chairman: Thank you. The thought just occurred to me, Dr. Bandeen, that I wish I had been the agent who had sold you that \$150 million insurance policy. Mr. McRae.

Mr. McRae: Dr. Bandeen, I have felt, and I think if I were to go around among the members on this side they, and I am sure Mr. Benjamin, would agree with me, there is less than enthusiastic support for your notion of making this system run on a profitable basis, that being the major aim of the operation.

• 1750

I am convinced that what is basically happening—even though it is very nice and, I must say, I had a lot of arguments with Mr. Lang when he enunciated this policy in the beginning—I think is that you are saying that the idea is to try to make money and to make a good profitable operation out of the things you are doing, and if the government wants to do something else, then let them say so and pay for it. I do not think that is the way this thing is going to work in this country. I am convinced that Canada is the largest and probably the most difficult country for transportation in the world. I do not think there is any other country like it. Our people are spread out; there are a very sophisticated economy so therefore there is a large gross national product and so on; we have a technological society. I do not suppose there is any other country that has this problem, and because this is the problem, I do not think it can be put on a make-up proposition. I listened to Mr. Bloomfield and Mr. Mayer and Mr. Hargrave. I also know a little bit about this because we are trying to pick up the thing for the truckers. The drop-off for the truckers is in Thunder Bay and it is going belly up because they do not know whether you are in the business or you are not in the business. Now, it seems to me that the railway industry, and I do not blame you, in this country over the years have just let that business go and said, “we are really not interested, let it go”. In an age of technological development, surely to God it is possible to

[Traduction]

prennent aux dépenses de fonds inutiles, au grand nombre de fonctionnaires du gouvernement et des organismes gouvernementaux. Je suis bien d'accord. Personne ne souhaite une telle situation. Tout le monde veut que le gouvernement soit efficace et bien administré. Cependant, chaque fois que nous essayons d'être efficaces, on nous dit que nous sommes en train de priver les citoyens de leurs droits naturels. Je comprends ce que vous voulez dire, mais il faut en arriver à trouver un compromis, un moyen terme qui tienne compte de ces deux préoccupations. Nous devons desservir les régions, et je pense que nous faisons un excellent travail à ce niveau, nous devons aider à leur développement, tout en sachant reconnaître un service qui n'est plus nécessaire et n'est plus rentable. Nous devons savoir quand arrêter de dépenser de l'argent. Il peut y avoir des moyens plus efficaces de dépenser cet argent au profit des régions et du peuple canadien. Nous faisons face à ce dilemme. Il n'y a pas de réponse facile. Nous avons un problème chaque fois que nous devons prendre une décision touchant un secteur délicat de notre activité.

M. Fisher: Merci beaucoup.

Le président: Merci. Je viens de penser à quelque chose, monsieur Bandeen. J'aurais bien aimé être l'agent d'assurance qui vous a vendu cette police d'assurance de 150 millions de dollars. C'est à vous, monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur Bandeen, je suis d'avis—je pense que ce doit être l'avis aussi des députés de ce côté-ci de la table et de M. Benjamin—que votre idée de rendre le système rentable, d'abord et avant tout, est loin de susciter l'enthousiasme.

Je suis persuadé que c'est ce qui se passe au fond, et bien que tout cela soit bien beau, je dois dire que j'ai beaucoup argumenté avec M. Lang lorsqu'il a énoncé sa politique, au début; je crois finalement que vous voulez dire que l'idée, c'est d'essayer de faire de l'argent, de tenter de rendre rentables vos opérations, et si le gouvernement veut autre chose, alors, qu'il le dise et qu'il paie. Je ne crois pas, pour ma part, que c'est ainsi que cela fonctionnera au Canada. Je suis persuadé que le Canada est, dans le monde, le pays le plus vaste, et probablement le plus difficile du point de vue du transport. Je ne crois pas qu'il existe d'autres pays comparables. Notre population est éparpillée; nous avons une économie très complexe et, par conséquent, notre produit national brut est important, et cetera; nous avons une société technologique. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres pays qui aient ce problème, car c'est là justement le problème, et je ne crois pas qu'il y ait moyen d'en arriver à une solution de pis-aller. J'ai écouté M. Bloomfield, M. Mayer et M. Hargrave. Je connais également un peu le sujet, parce que nous essayons d'aider les camionneurs. Le point d'arrêt des camionneurs est à Thunder Bay, et l'entreprise s'en va à la déroute parce qu'on ne sait pas si vous êtes en affaires ou si vous ne l'êtes pas. Or, il me semble que les chemins de fer—et je ne vous en blâme pas—depuis des années, ont tout simplement laissé aller les choses en disant: «Nous ne sommes pas vraiment intéressés, laissons tomber.» A

[Text]

develop some kind of box or something that you could put on a flatcar two months of the year. That does not strike me as being a very difficult thing. For instance, as I understand it you are asking producers in Prince Edward Island and New Brunswick—maybe that has changed, but it is the last I heard—to buy their own equipment, to buy their own rolling stock. It seems to me that the big advantage you have is that you have this large fleet of vehicles all over the country which could be interchangeable under certain conditions. To have some kind of a container is a simple suggestion. If you were interested, really interested in this particular side of the thing, I would be surprised if you had not gone into that a long time ago. I believe the answer is that you are basically not interested in it because it is not a profit-making operation. "It is not going to be a profit-making operation, so let us get out of it. If people start to scream enough, the government will have to put another subsidy in there and we will get back into it".

Now, I am going back to Air Canada because I was the only person on this side who opposed the incorporation of Air Canada when it was incorporated, simply because the minister at the time refused to put the words "service to Canadian communities" in, and that to me was the first and the obvious reason why Air Canada should exist. They put in this whole business about how it has to be run on a business-like basis and so on, which is fine, but if the word service is not in there first, then I do not think Air Canada should be operating on this basis. One of the things Air Canada used to do for a long, long time while they were under CNR, was to cross-subsidize. There was this whole notion that you made a buck on this one and you carried another line because it was good for Canadians for that to happen.

It strikes me that was the way the CNR was set up fifty years ago when it was taken over as a Canadian company. It was set up on the basis of cross-subsidy, a basis of profitable operations plus some non-profitable operations. It never occurred to the railways until the last four or five or ten years to get out of moving livestock, but all of a sudden that is happening and the livestock people are very upset about it. It seems to me that all of this comes about because there has been a government policy. I do not disagree with that. I was around when Mr. Lang made the policy and I am not saying it is your fault, although I think you fit very well into it and I think you have done very well with it in making a profit. I do not deny that at all.

The other side of the coin is, and this is the last point I want to make, that I am observing in Thunder Bay, some pretty shaky management, management that says, "I do not care really, as long as we can get away with this thing and make this thing profitable". I have seen our senior people in the railways tell the employees not to set the brakes. We had an accident in Thunder Bay a year or two ago, where there was a spillage of sulphuric acid. Basically, as far as I can see, these

[Translation]

une époque d'inventions technologiques, il devrait certainement être possible de concevoir un conteneur quelconque qu'on pourrait placer sur un wagon plat pendant deux mois de l'année. Cela ne me semble pas extrêmement difficile. Par exemple, si j'ai bien compris, vous demandez aux producteurs, à l'Île-du-Prince-Édouard ou au Nouveau-Brunswick—il y a peut-être eu des changements, mais ce sont là les derniers renseignements que j'ai—d'acheter leur propre équipement, d'acheter leur propre matériel roulant. Or, il me semble que vous avez l'avantage énorme d'avoir justement un parc considérable, un peu partout au pays, que vous pourriez échanger dans certaines conditions. Acquérir un conteneur quelconque me semble une suggestion assez simple. Si vous êtes intéressés, vraiment intéressés, à cet aspect particulier de la chose, je suis surpris que vous ne vous y soyez pas lancés il y a déjà longtemps. Or, justement, la réponse est qu'au fond, vous ne vous intéressez pas beaucoup à la chose, parce que ce n'est pas rentable: «Ce ne sera pas une activité rentable; donc, laissons tomber. Si les gens crient suffisamment, le gouvernement devra offrir une autre subvention et nous reprendrons nos activités.»

Parlons d'Air Canada, car j'étais la seule personne, de ce côté-ci, qui s'opposait à l'incorporation d'Air Canada à l'époque, simplement parce que le ministre refusait d'inclure les mots «au service des collectivités canadiennes», ce qui, à mon avis, était la raison première et évidente de l'existence d'Air Canada. Par contre, on a inclus des dispositions voulant que la société soit exploitée d'une façon commerciale, ce qui est parfait, mais le mot service n'a pas été inclus d'abord et avant tout; je ne crois pas qu'Air Canada doive fonctionner de cette façon. Pendant très très longtemps, alors qu'Air Canada relevait du CN, on avait recours à l'interfinancement. Il s'agissait, si vous gagniez de l'argent avec un eligne, d'en garder une autre, parce que c'était mieux pour les Canadiens.

Il me semble que c'est sur ces principes que l'on a bâti le CN, il y a cinquante ans, lorsqu'on en a fait une entreprise canadienne. On l'a constitué sur la base de l'interfinancement, sur une base d'opérations rentables accompagnées de quelques opérations non rentables. Ce n'est que depuis quatre, cinq ou dix ans que les chemins de fer songent à abandonner le transport du bétail, mais tout à coup, c'est ce qui se produit, et les producteurs en sont très ennuyés. Il me semble que tout cela provient d'une politique gouvernementale. Je ne la conteste pas. J'étais ici lorsque M. Lang a formulé la politique, et je ne prétends pas que c'est votre faute, bien que je vous voie l'adopter avec empressement et que je constate que vous vous êtes très très bien arrangés, malgré tout, pour faire des bénéfices. Je ne le conteste pas du tout.

Toutefois, l'envers de la médaille, et c'est là la dernière chose que je veux faire valoir, c'est que je remarque qu'à Thunder Bay, la direction est assez peu solide, la direction qui dit: «Je ne m'en préoccupe pas tellement, du moment que nous pouvons le faire sans difficulté et rendre l'opération profitable.» J'ai vu les dirigeants des chemins de fer dire aux employés de ne pas fixer les freins. Il y a eu un accident, à Thunder Bay, il y a un an ou deux, au cours duquel on a

[Texte]

employees were told not to set those brakes, because it takes time and it costs money. It seems to me that your management are being pushed, pushed, pushed, to make this thing as profitable as possible, cut costs where you can, and your over-all directive is to be efficient but on the other hand, I think what happens is that maybe inefficiencies crop up because of the kind of push the management is under and the kind of things they do. And I do not want to go into a lot of detail.

• 1755

I will finish this little bit off by saying: It is good to say we should be as efficient as possible; it is good to say we should try to make a profit where we can, but I do not believe that is the reason that you are in business. That is not the reason you are here. The reason you are here is to provide transportation service for this country, for all parts of this country, to the industries and people who need this transportation and it seems to me if there is one side that makes money and there is another side that does not make money but provides a service to the community, there should be a degree of cross-subsidization to cover it. I think that is a better principle than the one that you and Mr. Lang set up. I should not say you, but Mr. Lang set up saying that we will make the thing profitable and if there is anything that is not the government will subsidize it.

The Chairman: The ball is in your court, Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I understand the principle that you are saying. I should hasten to say that I think service to Canada is the most important thing that we can give. We obviously are not owned by private investors. We are not in a position to attempt to maximize the profitability of an individual. Our investors are the people of Canada. We are here to give a service to Canada in all of the areas in which we are operating. I think then it comes down to how do you do this, and how do you do this most effectively?

If you hide things through cross-subsidization—now I do not mean that you were implying that you hid it but that is what happens. As a corporation we used to have a profit and loss statement for the whole company and we would add up \$2 billion of revenue and \$2.2 billion of loss or there would be \$100 million loss—I guess we never were that high, about \$67 million. So nobody knows what is going on. The people within the railway may know because they indeed have the accounts and are able to separate them but at that time they did not know.

I remember the first time—it happened to be my responsibility to plan capital and operating budgets and finance—that we started looking at these cross-subsidies. There was cross-subsidization going on. It was no great strategy on the part of Canadian National management. It was because we did not have the capacity to discover what the costs were of the various things we were doing. In the early 1960s we found that we were losing \$40 or \$50 million a year on passenger and \$30 or \$40 million on express. When we showed this to the senior management of our company—and the same thing happened

[Traduction]

déversé de l'acide sulfurique. En fait, d'après ce que je peux voir, on avait dit aux employés de ne pas fixer les freins parce que cela prenait du temps et coûtait de l'argent. Il me semble que l'on pousse et repousse dans le dos de vos administrateurs pour rendre l'opération aussi rentable que possible, réduire les coûts où l'on peut; votre directive générale, c'est d'être efficace, mais par contre, je crois qu'il y a de l'inefficacité tout simplement à cause des pressions que subissent vos administrateurs, et du genre de choses qu'ils font. Je ne tiens pas à entrer dans les détails.

Je terminerai en disant simplement: c'est parfait de dire qu'il faut être aussi efficace que possible; c'est parfait de dire qu'il faut tenter de réaliser des bénéfices lorsque nous le pouvons, mais je ne crois pas que ce soit là la raison d'être de votre entreprise. Ce n'est pas pour cela que vous êtes là. Vous êtes là pour fournir un service de transport au pays, à toutes les parties du pays, aux industries et à ceux qui ont besoin du transport, et il me semble que si une activité est rentable et qu'une autre ne l'est pas, mais dessert la collectivité, alors, il devrait y avoir un certain interfinancement. Ce principe serait préférable à celui que vous et M. Lang avez adopté. Je ne devrais pas dire que vous avez adopté; je devrais dire celui que M. Lang a établi, en disant: nous rendrons la chose rentable et si quelque chose ne l'est pas, alors, le gouvernement subventionnera.

Le président: A vous de répondre, monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Je comprends le principe que vous invoquez. Je me dépêche d'ajouter que je crois que le service, au Canada, est ce que nous avons de plus important à offrir. Évidemment, nous n'appartenons pas à des investisseurs privés. Nous ne sommes pas en mesure de tenter de maximiser les profits pour un individu. Nos investisseurs sont les Canadiens. Nous sommes ici pour offrir un service au Canada, dans toutes les régions où nous avons des activités. Il s'agit de savoir comment nous y prendre, comment le faire le plus efficacement.

Si vous cachez les choses en ayant recours à l'interfinancement... je n'entends pas par là que vous sous-entendiez qu'il fallait cacher la chose, mais c'est ce qui arrive. Comme société, nous avions, par le passé, un bilan de profits et de pertes pour l'ensemble de l'entreprise et nous additionnions 2 milliards de dollars de revenus et 2 milliards de pertes; donc, il y avait une perte de 100 millions—je suppose que ce ne fut jamais aussi élevé, peut-être 67 millions. Ainsi, personne ne sait ce qui se passe. Ceux qui travaillent pour l'entreprise le savent peut-être puisqu'ils tiennent les comptes et peuvent les scruter, mais à l'époque, ils ne le savaient pas.

Je me souviens de la première fois—c'était ma responsabilité de prévoir les budgets de capital et d'exploitation et les finances—que nous avons commencé à examiner l'interfinancement. Il ne s'agissait d'ailleurs pas d'une grande stratégie formulée par la direction du Canadien National. C'était tout simplement parce que nous n'étions pas en mesure de constater ce que nous coûtaient nos diverses activités. Au début des années 60, nous avons constaté que nous perdions 40 ou 50 millions de dollars par année au chapitre du service-voyageurs, et 30 ou 40 millions pour le service-marchandises. Lorsque nous avons

[Text]

in the CP—they did not believe it. They just said, we do not understand your costing—and I was sympathetic with them; it was not easy to understand. At that time it was very crude and primitive.

We have made a lot of advances since then but when we got our first look at it we found that certain divisions were losing all sorts of money and the management and the government and the people, the owners, had no idea of that because there was no way of finding out. We finally got down so that, within one division in the freight traffic of the company, we could tell the costs of moving different commodities. That is something that has only occurred since the late 1950s and the early 1960s and only occurred in a really mechanized way on computers within the last 10 years.

When we finally got so we could get a crude approximation of the profit or loss of commodities, we found that we were carrying all sorts of commodities all over the country at horrendous losses, and these were commodities that did not need to be supported. These were commodities that could afford to pay their freight rates, that could afford to pay the variable costs. Why were they not being charged that? Because we did not know what it was. So there was tremendous cross-subsidization going on.

In my estimation that is not necessarily the best for Canada. If you are going to spend public money to subsidize an industry or a location, then it should be looked at by somebody who is outside of the organization to determine that that is where it should be spent. So we spent about 10 years trying to separate out the divisions, trying to look at the profitability. This is often interpreted as though we are money mad, we are interested only in profit. That was not the initial purpose of it and I do not think it is today. What we wanted to find out was what was the profitability of the different parts and we finally have that, we have got them separated. I want to know what is going on. I want to know where we are cross-subsidizing. We make decisions to cross-subsidize, not on a major scale, but we do it for development purposes, we do it for areas of the country, we do it for new products. It is done on a continuous basis and I think done very well. But when you get to services such as express which are losing money, I think it should be brought to the attention of the shareholder, who is the government, the people of Canada, and if the desire is there to subsidize express and continue it as it always has been, or to expand it, if it is needed, then that decision can be made. But to have it buried in the figures and unable to see what is happening, I think is a great mistake.

• 1800

Mr. McRae: I agree with you that you have to know this, and I think we should know the extent of it. As you indicated, this could have been done had they been interested in finding

[Translation]

montré ces chiffres à la haute direction de l'entreprise, et d'ailleurs, la même chose s'est produite au CP, on ne nous croyait pas. On nous a tout simplement dit: nous ne comprenons pas votre comptabilité—et les directeurs avaient toute ma sympathie; ce n'était pas facile à comprendre. À l'époque, notre tenue des livres était très rudimentaire et primitive.

Nous avons, depuis cette époque, réalisé beaucoup de progrès, mais lors de notre premier examen, nous avons constaté que certaines divisions perdaient énormément d'argent, et la direction, le gouvernement et les citoyens, les propriétaires, n'en avaient aucune idée, parce que c'était impossible à constater. Nous avons fini par arriver à déchihrer ce qu'il en coûtait, par exemple, dans une division, pour transporter divers produits. Cela ne se fait que depuis la fin des années 50, ou le début des années 60, et ce n'est que depuis dix ans, avec l'avènement des ordinateurs, que nous procédons vraiment systématiquement.

Lorsque nous sommes enfin parvenus à obtenir une approximation primitive des bénéfices ou des pertes sur les produits, nous avons constaté que nous transportions toutes sortes de produits partout au pays, à pertes, et il s'agissait de produits qui n'avaient pas besoin d'être subventionnés. Il s'agissait de produits qui pouvaient fort bien se payer les tarifs de fret, pour lesquels on pouvait verser des coûts variables. Pourquoi ne demandions-nous pas aux clients de payer? Parce que nous ne savions pas ce qu'il en était. Il y avait donc énormément d'interfinancement.

Je dirai que ce n'est pas nécessairement là ce qui vaut le mieux pour le Canada. Si vous dépensez des deniers publics pour subventionner une industrie ou un point géographique, alors, la question doit être étudiée par quelqu'un à l'extérieur de l'organisation qui décidera si c'est là qu'il faut dépenser l'argent. Nous avons consacré environ 10 ans à tenter de séparer nos divisions, à tenter d'examiner la rentabilité. Cette activité a souvent été interprétée comme si nous étions fous face à l'argent, comme si nous ne nous intéressions qu'aux bénéfices. Ce n'était pas l'objectif au départ, et je ne crois pas que cela le soit aujourd'hui. Nous voulions savoir quel était le taux de rentabilité des différentes parties et finalement nous le savons, nous les avons séparées. Je veux savoir ce qui se passe. Je veux savoir où nous faisons du recoupement. Il nous arrive de décider de faire du recoupement, pas sur une grande échelle, mais nous le faisons à des fins d'expansion, pour certaines régions du pays, pour de nouveaux produits. Nous le faisons continuellement et je crois que nous le faisons très bien. Lorsqu'il s'agit de services tels que celui des marchandises où nous perdons de l'argent, je crois qu'il faut attirer l'attention des actionnaires, c'est-à-dire du gouvernement, du public, et si l'on souhaite subventionner le service des marchandises et continuer comme par le passé, ou l'élargir, si c'est nécessaire, alors on peut prendre cette décision. Par contre, enterrer l'affaire dans les chiffres, être incapable de voir ce qui se passe, ce serait là une grave erreur.

M. McRae: Je conviens que vous devez le savoir, et je crois que nous devons savoir dans quelle mesure la situation existe. Comme vous l'avez dit, on aurait pu le faire si l'on avait voulu

[Texte]

this out, whether or not the aim was this. But what I think is happening, though, with your junior middle-management employees—and I am particularly concerned about that whole Prairie region, is that this has become the essence of the thing. This has become the centre of the thing. This has become the reason for existence. It is not, you know, to provide that service, it is to make it pay.

You talk about Canadians being shareholders rather than being shareholders and consumers, and being part of the whole structure of the thing—you keep singling that out. I think it is a mentality that pervades that whole managerial force of the CNR. I must say I am convinced that if a number of us sat down together—this committee and others, we would very easily agree that this is not the way we want our national railway to go. I do not think that is just my viewpoint. At the same time, you have to be efficient in what you do, you have to do it well.

The livestock decision is a good example. Really, you should not be saying let the truckers have it. You should be saying, how can we make this a good, efficient service? It is only two months in a year and so you fob it off on the truckers. That is going to be a problem, we are not going to have sufficient energy to move trucks all over the country in the future. So, somewhere along the line there is a national interest that says the railways should be in that business, and if you are interested in the business, you are going to be interested in the technology of the business. You are going to be interested in seeing how you can make something do for that short-term period of time. Another part of your equipment is laid up at that time because it is seasonal too. So, you should try to work this out instead of going back and saying, well, if you want to move it, you buy your own equipment, which they can use for two months in the year.

what you have said is perfectly admirable. On the other hand, what has happened is that everybody been so profit conscious that they have missed out on some of these things.

The Chairman: That will be your final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: All right.

Mr. Bandeem: If I could deal with the two aspects of that. One, when you change an organization from a bureaucratic one or one that is operated without the bottom line being significant or without efficiency being stressed to the extent that perhaps you want, to an organization that must be efficient, it is difficult. If we say, transportation is so important to this country that if we are inefficient, if we overexpend, this is a disservice to the country, that we have to be efficient, you cross a line somewhere, and it is misunderstood. People will go too far and you have to come back to an intelligent management I think we have done that in most parts of the country. However, there are going to be areas in the country where it is misunderstood, where it is misapplied, and certainly we are going to try to straighten that out. We will try to have a healthy management style that looks for efficiency as part of what we are doing.

[Traduction]

savoir ce qui se passait, si c'était là l'objectif. Toutefois, ce qui se passe au niveau de vos cadres moyens, et évidemment, je m'intéresse particulièrement à toute la région des Prairies, c'est que cette philosophie est devenue l'essence de la chose. C'est le centre de tout. C'est devenu la raison d'être. On ne vise plus, vous savez, à offrir un service, il faut que cela rapporte.

Vous parlez des Canadiens qui sont les actionnaires plutôt que de dire qu'ils sont des actionnaires et des consommateurs et qu'ils font partie de toute la structure, vous le répétez sans cesse. A mon avis, cette mentalité se retrouve chez tous les gestionnaires du CN. Je suis persuadé que si nous nous réunissions à plusieurs, les membres du Comité et d'autres personnes, nous pourrions facilement nous entendre pour dire que ce n'est pas là la voie que nous voulons voir suivre par notre chemin de fer national. Je ne crois pas être le seul de cet avis. Par la même occasion, il vous faut être efficace, il vous faut faire ce que vous faites bien.

La décision sur le bétail en est un bon exemple. En réalité, vous ne devriez pas dire que les camionneurs s'en occupent. Vous devriez dire, comment s'y prendre pour que le service soit bon et efficace? Cela ne dure que deux mois par année et donc, vous le laissez aux camionneurs. Ce sera un problème à l'avenir car nous n'aurons pas suffisamment de combustible pour faire rouler des camions partout au pays. Donc, il est de l'intérêt national que les chemins de fer s'en occupent, et si la chose vous intéresse, vous allez vous intéresser au côté technique de la question. Vous allez chercher à voir comment accommoder votre équipement pour cette courte période. Une autre partie de votre matériel est déjà pris à cette époque par un autre produit saisonnier. Vous devriez tenter de trouver une solution plutôt que de dire aux éleveurs: achetez votre propre équipement, qu'ils ne pourront utiliser que pendant deux mois de l'année.

Ce que vous avez déclaré est tout à fait admirable. Par ailleurs, il est arrivé que chaque cas était si pris par l'idée de bénéfices qu'on a raté des occasions.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Très bien.

M. Bandeem: Permettez-moi de discuter des deux autres aspects. D'abord, il est difficile de transformer une organisation de type bureaucratique, qui fonctionne sans se préoccuper du dernier calcul ou sans mettre l'accent sur l'efficacité. Si nous disons, le transport est si important dans ce pays que si nous ne sommes pas efficaces, si nous dépensons trop, nous desservirons le pays, qu'il nous faut être efficaces, vous allez peut-être trop loin et la chose est mal comprise. Les gens iront trop loin et il faut ensuite revenir à un style intelligent de gestion. Je crois que c'est ce que nous avons fait dans la plupart des régions du pays. Toutefois, il y aura des régions où la chose sera mal interprétée, mal mise en œuvre et nous allons certainement tenter de tirer les choses au clair. Nous allons tenter de favoriser un style sain de gestion qui recherche notamment l'efficacité.

[Text]

Let us return to the question on cattle. I am sorry I do not know enough details—I have not been briefed on it, but I know it is important to the country. If we as a railway, whether it was economically efficient or not, decided to order equipment, we could bankrupt those truckers tomorrow, and there would be no problem. We could order equipment until it was coming out your ears, everytime a farmer wanted to ship it, and we would put the rate down so that he could not move one animal by truck, but I do not think that is right, I do not think we have that right. Those people—the truckers are competing on a fair basis out there. They have put in their money, their ingenuity and their entrepreneurship and they are competing on the same basis we are. To change the rules for us and say that the bottom line does not matter and profitability does not matter, you have a service to give the country, how in the world can the people on the outside compete with us if we have that attitude?

• 1805

Mr. McRae: But you just let it go, you just let this one drift apart, you just did not buy any more cars—you have not done anything—and so the truckers picked it up. Right now I support the truckers; I would like a few bucks to be able to keep this drop thing going because I think that is one of the key things. But it seems to me that you just decided that you did not want it and so you let it go. I mean you virtually have no equipment left, you are not building it and you are not replacing anything.

Mr. Bandeen: If I could just get my licks in on this one. We did not have any shortages of equipment last year except in one month and they were minor.

As it applies to letting it go to the truckers, I think if you take a look at the railway as a whole and what the railway was 30 years ago and what it is now, you could argue we have let go a whole lot of things. We used to distribute everything to every little town. We had express cars that stopped and put out one parcel. That was a very uneconomical and inefficient thing to do. Had we decided to keep that, we could have. The cost would have been unbelievable and it would have been paid for by the taxpayers or through a deficit.

I guess I am a strong, firm believer in the market sorting out and rationing uses of capital and scarce goods. What has happened in the transportation industry in Canada in the last 25 years has been phenomenal. It has been a revolution. The modes have sorted out. A whole new mode called trucking has come on to the scene and is taking its proper place, and the railways have withdrawn to their most efficient type of service. It has not been painless. It has been over a long period of time. It has been fought at every step of the way as we tried to centralize, as we tried to get down. I have forgotten who said that we would only want to move the heavy 100 tons between major towns, but that is where our efficiency is. That is where we are head and shoulders above any other mode on surface, and that is where we should concentrate. The truckers are coming along finding their own level.

[Translation]

Revenons à la question du bétail. Je regrette, je n'ai pas suffisamment de détails... On ne m'a pas renseigné à ce sujet, mais je sais que c'est important pour le pays. Si le chemin de fer, que ce soit rentable ou non, décidait de commander de l'équipement, nous pourrions pousser les camionneurs à la faillite demain, sans problème. Nous pourrions commander de l'équipement jusqu'à plus soif et chaque fois qu'un éleveur voudrait envoyer du bétail, nous pourrions abaisser le tarif à un point tel qu'il ne voudrait pas transporter un seul animal par camion, mais ce ne serait pas bien, je ne crois pas que nous en ayons le droit. Ces gens, les camionneurs, nous font concurrence d'une façon juste. Ils ont investi leur argent, ils font preuve d'ingéniosité et d'un esprit d'entreprise et ils font concurrence tout comme nous. Modifier les règles du jeu pour nous et dire que le bilan final n'a aucune importance, que la rentabilité ne joue plus, qu'il nous faut donner un service au pays, comment pensez-vous que les autres pourront nous faire concurrence si nous adoptons cette attitude?

M. McRae: Mais vous avez tout simplement abandonné la partie, vous avez laissé tomber la chose, vous n'avez tout simplement plus acheté de wagons, vous n'avez rien fait, et donc les camionneurs ont repris l'affaire. A l'heure actuelle, j'appuie les camionneurs; j'aimerais bien avoir quelques dollars pour aider l'entreprise à survivre, car j'estime que c'est essentiel. Toutefois, il me semble que vous avez tout simplement décidé que vous n'en vouliez pas et donc vous avez laissé tomber. Après tout, vous n'avez presque plus d'équipements, vous ne construisez pas et vous ne remplacez rien.

M. Bandeen: Donnez-moi la chance de répondre. Nous n'avons connu aucune pénurie d'équipements l'an dernier, sauf pendant un mois, et elle a été faible.

Quant à laisser la chose aux camionneurs, si vous regardez les chemins de fer dans leur ensemble, ce qu'ils étaient il y a 30 ans et ce qu'ils sont maintenant, on pourrait dire que nous avons laissé bien des choses aller. Par le passé, nous transportions tout dans chaque petite ville. Nous avions des wagons de marchandises qui s'arrêtaient et qui laissaient un paquet. C'était très peu rentable et très peu efficace. Si nous avions voulu maintenir ce service, nous aurions pu le faire. Les coûts en auraient été incroyables et auraient pu être comblés, soit par les contribuables ou par des déficits.

Je suppose que je crois fermement que le marché doit s'équilibrer et qu'on doit utiliser de façon rationnelle le capital et les produits rares. Les événements au sein de l'industrie du transport au Canada depuis 25 ans ont été phénoménaux. Il y a eu une révolution. Il y a eu élimination. Un mode de transport tout à fait nouveau, le camionnage, est entré en scène et a pris la place qui lui revenait et les chemins de fer ont dû se retrancher dans leurs services les plus efficaces. Cela ne s'est pas fait sans douleur. Cela s'est fait sur une période prolongée. Nous nous sommes battus à chaque étape, en tentant de centraliser, en tentant de diminuer. J'ai oublié qui a dit que nous ne voulons que transporter des poids de 100 tonnes entre les villes principales, mais c'est là que nous sommes efficaces. C'est dans ce domaine que nous dépassons d'une tête tous les autres modes de transport en surface et c'est là que nous

[Texte]

Mr. McRae: They are moving cattle from . . .

The Chairman: Let Dr. Bandeen finish, please.

Mr. McRae: . . . Alberta to Toronto. The truck industry is doing that and you run a railway line right along there that could pick these things up. I mean I am not talking about going from Woodstock to London, I am talking about going from Calgary to Toronto.

Mr. Bandeen: If the trucker can do that and compete with us and make money, then he should be doing it. If we price our thing rightly and if we use our most efficient method, he should ruddy well be doing it. To walk in and say, no, he is not going to, you are inviting a disaster such as they have in Japan and Germany.

The losses on the Japanese national railway exceeded \$4 billion last year and that is the kind of thing that would aim at us. Where would we stop? If we had the right to spend the money without having to bother about the bottom line, it would be great. It would make management much easier, all you would do is spend the money. Personally, it is of no interest to me to do that because I think it creates inefficiency. I do not know where you stop and the Germans to not know where you stop, they lost \$2 billion-plus.

The Chairman: On that line I think we will stop right now. I think this is a good time to stop. It has been a very interesting discussion. I would hope that we have the local problems solved and get you back on the 1980 report, Dr. Bandeen, when we can have a long discussion on the philosophy of transportation in this country which I think would be good for me at least. With that I want to wish everybody bon appétit.

The meeting is adjourned until 8 o'clock this evening.

EVENING SITTING

• 2018

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of our permanent reference contained in Section 38(1.1), an Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78, Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, relating to the annual report of Canadian National Railways, 1979.

I hope we change that rule some day.

I apologize to members of the committee and to our witnesses for being late. When I got back to my office, I discovered I had an emergency to deal with which may in fact be a matter of life and death, so I thought I had better take the time to deal with it.

Without any further ado, we will proceed to the second round of questioning, starting with Mr. Mazankowski. Before

[Traduction]

devons nous concentrer. Les camionneurs progressent bien et sont en train de parvenir à leur propre palier.

M. McRae: Ils transportent du bétail de . . .

Le président: Laissez M. Bandeen finir, s'il vous plaît.

M. McRae: . . . l'Alberta à Toronto. Les camionneurs le font, alors que vous avez une ligne qui passe justement par là et que vous pourriez très bien faire ce transport. Je ne parle pas d'aller de Woodstock à London, je parle d'aller de Calgary à Toronto.

M. Bandeen: Si le camionneur peut le faire, nous faire concurrence et faire de l'argent, alors il devrait le faire. Si nous fixons bien nos prix et si nous utilisons nos méthodes les plus efficaces, alors il devrait certainement le faire. Dire, non, il ne le fera pas, c'est appeler le désastre comme on l'a fait au Japon et en Allemagne.

Les pertes des chemins de fer nationaux japonais ont dépassé les 4 milliards de dollars l'an dernier et c'est ce qui nous arriverait. Où nous arrêter? Si nous avions le droit de dépenser de l'argent sans avoir à nous préoccuper du seuil de rentabilité, ce serait parfait. La gestion serait beaucoup plus facile, il suffirait de dépenser de l'argent. Personnellement, cela ne m'intéresse pas car j'estime que cela engendre l'inefficacité. Je ne sais pas où il faudrait arrêter et les Allemands ne savent pas où il faut arrêter, ils ont perdu plus de deux milliards de dollars.

Le président: Sur ce mot, je crois que nous allons nous arrêter. Le moment est bien choisi. Le débat a été des plus intéressants. J'ose espérer que nous avons réglé les problèmes locaux et que nous pourrions revenir à l'étude du rapport de 1980, monsieur Bandeen, ce qui nous permettra une longue discussion de la philosophie du transport au pays, ce qui me conviendrait enfin. Cela dit, je désire souhaiter à tous bon appétit.

La séance est levée jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi permanent mentionné à l'article 38(1.1) de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10, Statuts révisés du Canada 1970, modifié par le chapitre 34 des Statuts du Canada 26-27 Elizabeth II, 1977-1978, concernant le rapport annuel de 1979 pour les Chemins de fer nationaux du Canada.

J'espère que nous pourrions changer ce règlement un de ces jours.

Je demanderais aux membres du Comité et aux témoins de m'excuser de mon retard. En revenant à mon bureau, j'ai dû m'occuper d'une question urgente, en réalité une question de vie ou de mort. C'est pourquoi je suis en retard.

Nous allons procéder sans plus tarder au deuxième tour de questions, en commençant par M. Mazankowski. Avant de le

[Text]

starting, I just want to advise members that I will be limiting questioning on this round to 15 minutes.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeen, throughout the course of the committee proceedings in which you have been present, there have been a number of expressions of concern about CN Express. I know you did undertake to review some of the decisions in some areas. I am wondering, given the fact that there has been very widespread protest in the City of Edmonton as late as January 16, whether any reconsideration is being given to the planned cutback in the Province of Alberta. Just briefly, to place it on the record, according to comments in *The Edmonton Journal*, CN will eliminate about 60 of the 123 jobs at express depots in the Province of Alberta in February, including 34 in Edmonton; the 60-staff operation in Calgary will be trimmed by 18 jobs, while Express services will be closed in Red Deer, which has 4 jobs, Lloydminster with 3, and Jasper with 1.

• 2020

Because of the widespread expression of concern which has been voiced here in committee and I am sure through letters to you and I am sure to the minister, have you and your officials undertaken to review the situation in the Province of Alberta as you undertook to review some of the other decisions with respect to Atlantic Canada?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: No, we have not undertaken a current review of the Province of Alberta. I am aware of the press coverage of the complaints of some of the people involved in the Province of Alberta. I think principally they have applied to a reduction in staff rather than to the elimination of terminals, although there has been some elimination also. We have not undertaken a review and we are not reviewing it at the moment.

Mr. Mazankowski: Well, inasmuch as you said earlier that this was a decision taken with the full knowledge and co-operation of the union, it is rather strange now that we are hearing this sort of protest expressed. In light of that, will you consider a review?

Mr. Bandeen: I believe that the protest occurring in western Canada or in Edmonton principally, is the same type of thing as happened in the east initially vis-à-vis the local unions. As a matter of fact, there were full page ads taken by a couple of the locals, one in Halifax and one in North Sydney or in Sydney. These protested the decision made by their own union. So I think that you are going to find that in a large union, in a large country with diverse interests.

Of course, we looked very carefully at the picture in the first place before making the decisions we took in Edmonton. The reductions in staff there are coming about mainly because of a reduction in volume and, also, implementation of the computer system that we have been talking about earlier today. The majority of them are not related to the closure of stations. There are some that are, but the majority of the reductions in Edmonton and Calgary are related to volume changes, getting

[Translation]

faire toutefois, je voudrais vous demander de vous limiter à quinze minutes pour ce tour.

Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président.

Monsieur Bandeen, durant toutes les délibérations du Comité, vous vous êtes rendu compte qu'on s'inquiétait du service de messagerie du CN. Je sais que vous avez commencé à examiner certaines décisions à ce sujet. Étant donné qu'il y a eu, pas plus tard que le 16 janvier, des protestations assez généralisées dans la ville d'Edmonton, avez-vous repensé à l'élimination prévue des services dans la province de l'Alberta. Aux fins du compte rendu, je soulignerai brièvement que selon *l'Edmonton Journal* le CN éliminera 60 de 123 emplois aux gares de messagerie de la province de l'Alberta en février, dont 34 à Edmonton. Le personnel de Calgary passera de 60 à 18, et les services de messagerie fermeront leurs portes à Red Deer qui compte 4 employés, Lloydminster, qui en compte 3, et Jasper, 1.

Compte tenu de cette inquiétude fort répandue qui a trouvé écho ici même en comité, et je suis certain que le ministre et vous-même avez reçu des lettres, j'aimerais savoir si vos fonctionnaires et vous-même avez décidé d'examiner la situation dans la province de l'Alberta, comme vous l'avez fait pour certaines décisions concernant la région de l'Atlantique?

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Non, nous ne l'avons pas fait pour la province de l'Alberta. Je sais que la presse a rapporté certaines plaintes de la population albertaine. Il était surtout question de la diminution du personnel plutôt que de la disparition des gares, même s'il y en a eu quelques-unes. Nous n'avons pas fait et nous ne faisons pas d'examen de cette situation présentement.

M. Mazankowski: Vous avez dit un peu plus tôt que le syndicat était tout à fait au courant de cette décision et qu'il avait coopéré. Ne trouvez-vous pas étrange maintenant d'entendre ce genre de protestations, allez-vous examiner ces faits?

M. Bandeen: Ces protestations dans l'Ouest du Canada, à Edmonton surtout, sont semblables à celles qu'on a élevées dans l'Est initialement envers les syndicats locaux. Il y avait eu des pages entières de publicité achetées par quelques sections locales, une à Halifax, une autre à North Sydney ou à Sydney. Ils n'étaient pas d'accord avec les décisions prises par leur propre syndicat. Ainsi dans un grand syndicat, dans un pays aussi vaste où les intérêts sont très divers, cela peut se produire.

Nous avons examiné très soigneusement la question avant de prendre les décisions que nous avons prises pour Edmonton. Les réductions de personnel dans cette ville résultent surtout d'une diminution de volume et de l'instauration d'un système informatisé dont nous avons parlé plus tôt aujourd'hui. La plupart n'ont rien à voir avec la fermeture des gares. C'est le cas pour certaines, mais la majorité de ces diminutions de personnel à Edmonton et à Calgary font suite à des change-

[Texte]

out of Rapidex and the introduction of our new computer system. Really there is not a whole lot to review in those particular cases. It is adjusting the work force to the volume there and to the technological change. There have been due notices given under the agreements on the time, and as you know we have undertaken to look after the people, either through early retirement or through retraining or through placement in other parts of the company. I feel quite confident that in Edmonton there will be no difficulty in finding jobs for these people.

Mr. Mazankowski: During the dinner hour I received a call from a reporter in Sydney, Nova Scotia. The thrust of his call was to the effect that you had promised to look into the closing of Sydney, Campbellton and Charlottetown, with the possibility of those stations being kept open. Has that review been completed? Do you have any response to that? It may have occurred earlier in these committee proceedings and maybe some of the questions were asked. But I undertook to call the fellow back today, later on this evening.

The Chairman: That question was asked, but go ahead Dr. Bandeen and give Mr. Mazankowski the response, please.

Mr. Bandeen: The review is under way. It has not been completed. I have not seen the results of it. Before the end of next week I hope to meet with the Minister of Transport, present the results for those three terminals to him, and leave to him what action is taken.

Mr. Mazankowski: Moving on to another subject: the Second Narrows Bridge. About a year ago we were faced with the crippling of our grain movement and other commodities as a result of damage to the Second Narrows Bridge. How have you made out with regard to the settlement of that? What were the final costs? Were you able to recover any portion and, if so, how much?

Mr. Bandeen: I do not have the final costs down to the cent, but to us they are somewhere between \$8 million and \$10 million. It is hard to gauge costs because indeed we detoured a lot of trains around over B.C. Rail. There are costs that we will never know from lost traffic. We also moved a lot of traffic across the harbour, using rail-car ferries, so, if you add in these costs, you do not know where to stop.

• 2025

I am told because of the limit of liability under the Maritime Code that we are not going to recover a great deal. According to the figure I have just been handed \$11.3 million has been our costs. We can, under the law, in all probability only realize \$2 million at most, and even then, there is a possibility that this would have to be prorated with the other people who also suffered, which could mean that it would be reduced considerably.

Mr. Mazankowski: It is not a very good law then, is it? Is it an international convention that provides that limitation of liability, Dr. Bandeen?

[Traduction]

ments de volume, ou un retrait de Rapidex et à l'introduction de nouveaux systèmes informatisés. Il n'y a donc pas vraiment beaucoup de choses à réexaminer dans ce cas. Il s'agit d'adapter la population active au volume et aux changements technologiques dans ces endroits. Des avis ont été envoyés en bonne et due forme selon les accords conclus à l'époque et, vous le savez, nous nous occupons des gens, soit en leur accordant une pré-retraite, en les recyclant ou en les plaçant dans d'autres endroits au pays. Je crois simplement qu'il n'y aura pas de difficultés à trouver des emplois pour ces gens à Edmonton.

M. Mazankowski: J'ai reçu pendant l'heure du dîner un appel d'un journaliste de Sydney, Nouvelle-Écosse. Il m'a surtout parlé de votre promesse de réexaminer les fermetures de Sydney, Campbellton et Charlottetown et de la possibilité que ces gares puissent demeurer ouvertes. Avez-vous terminé cette étude? Pouvez-vous me répondre. Ces questions ont peut-être été soulevées lors d'autres séances de ce Comité, mais je me suis engagé à rappeler ce journaliste ce soir.

Le président: La question a déjà été posée, mais vous pouvez répondre à M. Mazankowski, monsieur Bandeen.

M. Bandeen: L'étude est en cours, elle n'est pas encore terminée. Je n'en connais pas les résultats, j'espère pouvoir rencontrer le ministre des Transports avant la fin de la semaine prochaine pour lui présenter les conclusions quant à ces trois gares terminus et lui laisser le soin de décider des mesures à prendre.

M. Mazankowski: Je voudrais maintenant passer à une autre question, celle du pont Second Narrows. Il y a environ un an, le transport des céréales et d'autres denrées a été entravé à cause des dommages subis par le pont Second Narrows. Où en êtes-vous rendu dans le règlement de cette question? Quels sont les derniers coûts, avez-vous pu en recouvrer une partie? Dans l'affirmative, combien?

M. Bandeen: Je ne connais pas exactement les derniers coûts, mais ils sont, je crois, de 8 à 10 millions de dollars. Il est très difficile de savoir exactement ce qu'il en coûte car nous avons détourné beaucoup de trafic via BC Rail. Le coût du trafic perdu ne sera probablement jamais connu. Nous avons également détourné beaucoup de trafic dans le port, nous servons de traversiers pour wagons, et par conséquent si on veut additionner tous ces coûts, on ne sait pas où s'arrêter.

On me dit que le Code maritime comporte une limite de responsabilité et que par conséquent nous ne recouvrerons pas grand-chose. Selon les chiffres que j'ai reçus récemment, il nous en coûterait 11.3 millions de dollars. En vertu de la loi, et en toute probabilité, nous n'allons pouvoir récupérer que deux millions de dollars au plus et, même à cela, il se peut que cette somme soit partagée au prorata, avec d'autres qui ont subi des dommages, et par conséquent notre montant sera probablement considérablement réduit.

M. Mazankowski: Ce n'est donc pas une très bonne loi, n'est-ce pas? Cette limite de responsabilité fait-elle partie de la convention internationale, monsieur Bandeen?

[Text]

Mr. Bandeen: I am sorry, I cannot give you that answer. I thought it was Canadian law, but it may be part of an international convention.

Mr. G. M. Cooper (Vice-President and Secretary, Canadian National Railways): It is the Canada Shipping Act. It is not a treaty but maritime conventions commonly have such a limitation. It is historically vested really.

Mr. Mazankowski: That really is rather an archaic arrangement, given values and the potential of losses. I am wondering, have you made any representations or is there . . .

Mr. Bloomfield: When was that \$1.25 million established? Was that in 1900?

Mr. Bandeen: I am sorry, I cannot give you an answer to that. You had asked me about the cost, and I gave you the repair cost of the bridge at \$11.5 million.

Mr. Mazankowski: I assumed that.

Mr. Bandeen: We think detours and alternate services cost us approximately \$10 million.

Mr. Mazankowski: In addition to the \$11 million.

Mr. Bandeen: In addition to the \$11.5 million. The loss of revenue, we estimate at about \$7 million. Now these again are estimates, but that would give you a ballpark of our analysis, and the amount we will recover is peanuts, and it is going to take some time to recover it. We are after it, for whatever we can get, but it . . .

Mr. Mazankowski: The seizing of the vessel really did not amount to very much then?

Mr. Bandeen: There could have been more recovered if it was possible to establish that the accident had occurred through the fault of the owner, I believe. I am not a lawyer, so do not stick me with this, but my understanding is that if we could have established that the owner had somehow caused the accident—he had forced them to go out in the fog or something like that—we could have claimed more than what we are anticipating. But, as I understand it, that has not been established. So we seized the vessel and then his bond in place of that, but I gather it has not been established that he was at fault, so we are dealing with the lesser amount.

The Chairman: I think, if I may be indulged an editorial comment, Mr. Mazankowski, you have brought up a subject that would be a very worthwhile endeavour for this committee to look at: some of the laws affecting transportation in this country in order to bring them up to the present time. And I would hope that sometime in the future, the not-too-distant future, maybe this committee could seize itself with that type of study.

Mr. Mazankowski: Well, I could not agree with you more. I judge just by the facial expressions of the witnesses that they are basically saying to us, good luck.

Mr. Bandeen: Perhaps you are aware of this, but a Quebec bridge got hit by a ship late last year also in the St. Lawrence River, but in this particular instance, our damage was very low, something like \$50,000 or \$60,000. Although the bridge

[Translation]

M. Bandeen: Excusez-moi, je ne puis vous répondre. Je croyais qu'il s'agissait d'une loi canadienne, mais il se peut que ce soit partie d'une convention internationale.

M. G. M. Cooper (vice-président et secrétaire, Chemins de fer nationaux du Canada): Il s'agit de la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce n'est pas un traité mais les conventions maritimes comportent habituellement de telles limites. Elles s'exercent depuis toujours en réalité.

M. Mazankowski: Il s'agit à mon avis d'un arrangement plutôt archaïque, étant donné les valeurs en cause et les pertes possibles. Est-ce qu'on a présenté des instances au . . .

M. Bloomfield: Quand cette somme de 1.25 million de dollars a-t-elle été fixée? Est-ce que c'était en 1900?

M. Bandeen: Je ne peux malheureusement vous répondre. Vous m'avez demandé quels étaient les coûts, et je vous ai répondu que le coût de réparation du pont s'élevait à 11.5 millions de dollars.

M. Mazankowski: C'est bien ce que je pensais.

M. Bandeen: Nous croyons que les coûts du trafic détourné et des services de rechange s'élèvent à dix millions de dollars.

M. Mazankowski: En plus des onze millions de dollars?

M. Bandeen: En plus des 11.5 millions de dollars. La perte de revenu a été établie à sept millions de dollars. Ce sont là évidemment des approximations; mais cela vous donne une idée générale de notre analyse, de la somme infime que nous allons recouvrer après une longue période. Nous essayons de recouvrer ce que nous pouvons, mais . . .

M. Mazankowski: La saisie du navire n'a pas donné grand-chose n'est-ce pas?

M. Bandeen: On aurait pu recouvrer davantage s'il avait été possible de prouver que l'accident était imputable au propriétaire. Je ne suis pas un avocat, ne me placez pas sur la sellette, mais je crois comprendre que si nous avions pu prouver que le propriétaire avait causé l'accident s'il les avait obligés à sortir dans le brouillard ou quelque chose du genre, nous aurions pu réclamer plus que la somme prévue. Je crois qu'on n'a pas pu le prouver. Nous avons saisi le navire et obtenu ensuite un cautionnement à sa place, d'après ce qu'on m'a dit nous n'avons pu prouver la responsabilité, par conséquent nous recevrons une somme moindre.

Le président: Si vous me permettez une observation, monsieur Mazankowski, vous avez soulevé une question qui vaudrait la peine d'être étudiée en comité: certaines lois qui affectent le transport au pays qu'il vaudrait la peine de moderniser. J'espère que très bientôt, le comité sera saisi de ce genre d'étude.

M. Mazankowski: Je suis on ne peut plus d'accord. D'après l'expression des témoins, je crois qu'ils nous souhaitent bonne chance.

M. Bandeen: Vous êtes peut-être au courant mais un navire a frappé à la fin de l'année dernière un pont sur le fleuve St-Laurent et les dommages dans ce cas-là étaient de \$50,000 ou \$60,000. Même si le pont a été fermé jusqu'à ce que nous

[*Texte*]

was closed until we could inspect it, I gather it rather decimated the ship, so there is some justice.

Mr. Mazankowski: Dr. Bandeen, the issue of CN's involvement with Cast is still something that keeps cropping up, and I am not sure whether or not I have a total picture, but it is my understanding that CN has contributed some \$30 million by way of convertible preferred shares in Cast in order to assist in the financing of the Anglo-Nordic fleet. It is my understanding as well that CN is being asked to invest further funds in the order of \$30 million. Is that correct, and, if so, has it been authorized?

• 2030

Mr. Bandeen: Just to correct your original figure, is U.S. \$33.5 million that I think we have invested, but additionally last summer we had invested U.S. \$5.4 million in preferred shares in July of the year—just to put them all on the same basis. We are not currently being asked for more money, as a matter of fact, at least I am not aware of any request and certainly it has not been authorized. It has not been authorized by the management of the CN nor has it been brought forward to the government.

Mr. Mazankowski: What percentage of interest do you have in the organization at the present time? I understand that those are convertible preferred shares; if they were converted, what would your percentage of interest in the company be then?

Mr. Bandeen: We have 18 per cent, which is what we purchased in 1975 for \$12 million Canadian. At that time, I think Canadian and U.S. dollars were at about the same level.

Mr. Mazankowski: So, in other words, in terms of your total investment, you would have the \$12 million original...

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Mazankowski: ...plus the \$33.5 million, plus \$5.4 million.

Mr. Bandeen: Yes. That was our pro rata with the others on the preferred shares that were issued in July 1980, so that our percentage of ownership stayed, if you wish, at 18 per cent. In the November issue, which was to purchase the Anglo-Nordic, our interest was \$33.5 million, which was in excess of what our partners have put forward. We have the right to elect, until the end of December 1981, to convert that into common shares, which would bring our ownership interest up to 26.2 per cent.

Mr. Mazankowski: I see. What about the other partners, were they asked to contribute? I think you mentioned "pro rata", a pro rata investment as well. My understanding is that the other partners did not necessarily put forth any further funds, but rather the remainder was financed through borrowing. Is that not correct?

Mr. Bandeen: The other partners put up a small amount, about \$16.5 million—I am talking about the November issue—and we put up the rest of it.

Mr. Mazankowski: Which was the \$33.5 million.

[*Traduction*]

en faisons l'inspection, je crois que le navire a été presque entièrement détruit, il y a donc une justice.

M. Mazankowski: Monsieur Bandeen, l'implication du CN dans le Cast refait surface de temps à autre, je ne comprends pas très bien ce qui se passe, mais je crois que le CN a contribué quelque 30 millions de dollars sous forme d'actions privilégiées convertibles dans Cast, pour aider au financement de la flotte anglo-nordique. Je crois comprendre qu'on demande au CN d'investir davantage, 30 millions de dollars de plus. Est-ce que c'est bien ce qui se passe et, dans l'affirmative, cette somme a-t-elle été autorisée?

M. Bandeen: Permettez-moi d'apporter une correction à votre premier chiffre, il s'agit de 33.5 millions de dollars américains qui ont été investis. Nous avons investi de plus, l'été dernier, 5.4 millions de dollars américains en actions privilégiées, au mois de juillet. On ne nous a pas demandé d'autres sommes pour le moment, du moins je ne crois pas. Il est certain qu'aucune autre somme n'a été autorisée par la direction du CN ni demandée au gouvernement.

M. Mazankowski: Quelle est votre participation dans cette organisation présentement? Je crois comprendre qu'il s'agit d'actions privilégiées convertibles; si elles étaient converties, quel serait alors votre pourcentage de participation dans la société?

M. Bandeen: Il est de 18 p. 100, car nous en avons acheté pour 12 millions de dollars canadiens en 1975. A cette époque, le dollar américain et le dollar canadien étaient à peu près au pair.

M. Mazankowski: Autrement dit, pour ce qui est des investissements totaux, il y a la somme de 12 millions de dollars au départ...

M. Bandeen: Oui.

M. Mazankowski: ...plus 33.5 millions de dollars et 5.4 millions de dollars.

M. Bandeen: Oui. C'était une participation au prorata avec d'autres pour les actions privilégiées émises en juillet 1980. Notre pourcentage de propriété est donc resté le même, à 18 p. 100. Pour ce qui est de l'émission du mois de novembre, l'achat d'Anglo-Nordic, notre participation s'élevait à 33.5 millions de dollars et dépassait donc celle de nos associés. Nous avons le choix de convertir, jusqu'à la fin de décembre 1981, cette participation en actions ordinaires, nous serions donc propriétaires à 26.2 p. 100.

M. Mazankowski: Je vois. Pouvez-vous parler des autres associés, quelle est leur contribution? Pouvez-vous parler d'investissements au prorata. Je crois comprendre cependant que les autres associés n'ont pas nécessairement investi d'autres fonds, et que le reste des sommes nécessaires a été financé par des emprunts. C'est bien cela?

M. Bandeen: Les autres associés ont investi une petite somme, environ 16.5 millions de dollars, il s'agit toujours de l'émission du mois de novembre, et nous avons fourni le reste.

M. Mazankowski: C'est-à-dire 33.5 millions de dollars.

[Text]

Mr. Bandeem: I do not know whether it was the \$33.5 million or less—no, we put up a portion of the \$16.5 million, which amounted to roughly \$2.97 million, and then we put up \$33.5 million additionally. These are convertible shares, and if we choose not to convert by the end of this year they are repayable to us within three years, I believe. So we get the money back.

Mr. Mazankowski: What was the total package? What was the total amount of financing that was required, then?

Mr. Bandeem: They purchased the ships from Anglo-Nordic for U.S. \$165 million. They subsequently have been in the process of selling, or have sold some of them to bring their net cash requirement to about \$120 million, I believe, \$120 million to \$125 million—these are U.S.

Mr. Mazankowski: Yes. Of that amount, just to recap again, CN contributed \$33.5 million and \$5.4 million.

Mr. Bandeem: It was \$33.5 and \$2.97 million. There was a requirement of U.S. \$50 million from all three partners, \$16.5 million of this was pro rata, \$33.5 million was to our account.

Mr. Mazankowski: And the balance was . . .

Mr. Bandeem: Was borrowed.

Mr. Mazankowski: I see. I take it then, in other words, that you are not contemplating any further investment at this time, or are not required to . . .

Mr. Bandeem: We have no plans for any additional investment from CN at this time.

Mr. Mazankowski: What is the long-term intention of CN's investment in Cast? I seem to get conflicting views. I think originally, in 1975, the purpose was stated as being a protective move to secure containers to protect the container side. It seems to be a fairly significant amount of money to be investing simply for the purpose of protection. Is there some speculative motive as well in this whole business?

Mr. Bandeem: I do not think I would call it speculative. Perhaps if I could just review it: We paid \$12 million for our 18-per cent interest. This assured us of the Cast traffic, provided we gave service and rates. They have the right to go elsewhere if we do not qualify under either one of those. We have received back from them some \$8.5 million U.S. in the way of dividends since that investment. They were in the form of shares in Furness Withy, which we have disposed of. Subsequently were approached to invest additional equity in order that they could purchase eight new ships, six of which are going to be used in the container business, two of which are what they call OBOs which are used in both ore, bulk and oil.

• 2035

Mr. Mazankowski: Were those acquired from Anglo-Nordic?

Mr. Bandeem: No, these were brand new ships. They start being delivered in the fall of 1981 and they will be delivered by the spring of 1983. Three were Yugoslavian in origin and they

[Translation]

M. Bandeem: Je ne sais pas si c'était 33.5 millions de dollars ou moins . . . non, nous avons investi une partie des 16.5 millions de dollars, soit environ 2.97 millions de dollars et nous avons ensuite accordé 33.5 millions de dollars de plus. Il s'agit d'actions convertibles et si nous choisissons de les convertir à la fin de cette année, nous serons remboursables dans les trois ans. Par conséquent, nous récupérerons l'argent.

M. Mazankowski: Que représentait l'ensemble total? Quelle était la somme totale du financement nécessaire?

M. Bandeem: Ils ont acheté les navires d'Anglo-Nordic pour une somme de 165 millions de dollars américains. Par après, ils en ont vendu une partie pour ramener leurs besoins de capital nets à 120 millions de dollars, je crois, de 120 à 125 millions de dollars américains.

M. Mazankowski: Oui, Pour récapituler, le CN a contribué 33.5 millions de dollars et 5.4 millions de cette somme.

M. Bandeem: Il s'agissait de 33.5 et de 2.97 millions. On a obtenu 50 millions de dollars américains des trois associés, 16.5 millions au prorata, 33.5 millions de dollars de notre compte.

M. Mazankowski: Le solde a été . . .

M. Bandeem: Emprunté.

M. Mazankowski: Je vois. Par conséquent, vous ne prévoyez pas faire d'autres investissements à ce moment-ci, on n'exige pas de vous . . .

M. Bandeem: Nous n'avons aucun projet d'investissement additionnel au CN à ce moment-ci.

M. Mazankowski: Quelles sont les prévisions à long terme du CN quant à ses investissements dans Cast? Il semble que les opinions diffèrent. Au départ, en 1975, c'était une mesure de protection pour garantir l'aspect conteneur des activités. Il me semble que ce soit là une somme importante à investir sur le plan protection seulement. S'agissait-il de spéculation également?

M. Bandeem: Je ne crois pas que ce soit une mesure spéculative. Je vous explique. Nous avons versé 12 millions de dollars pour que notre participation soit de 18 p. 100. Cela nous garantissait un certain chiffre d'affaires de Cast, à condition que nous fournissions un service et des tarifs satisfaisants, sans quoi ils auraient le droit de s'adresser ailleurs. En retour, nous avons touché 8.5 millions de dollars U.S. sous forme de dividendes depuis que cet investissement a été effectué. Les dividendes nous ont été versés sous forme d'actions de Furness Withy, actions qui par la suite ont été vendues. On nous a contactés encore une fois pour nous demander un nouvel apport de capitaux qui leur permettrait d'acheter huit nouveaux navires, dont six seraient utilisés pour le transport des conteneurs et deux seraient ce qu'on appelle des OBO, c'est-à-dire pour le transport du minerai et du pétrole et du vrac.

M. Mazankowski: Ils ont été achetés à la Anglo-Nordic?

M. Bandeem: Non, il s'agissait de bateaux neufs dont la livraison devrait commencer à l'automne de 1981 et être terminée au printemps de 1983. Trois de ces bateaux ont été

[Texte]

were for containers. They are to replace the existing ones, all of which have either been sold or are in charter which can be substituted. There were three additional container ships, identical to the Yugoslavian ones, which are being built in Korea. So when the six of those are delivered, Cast will have a whole new fleet of container ships which will operate in and out of Montreal.

Mr. Mazankowski: Will you be called upon to invest further for the acquisition of . . . ?

Mr. Bandein: No, the financing of all that is done. That is what the investment in July was. The \$5.4 million was to assure the financing of those six ships plus two OBOs, which are ore and bulk and oil. This should allow Cast to double their container capacity in and out of Montreal, which is of direct interest to us of course as shippers. We receive revenue between \$12 and \$15 million a year from movement of Cast containers, and we earn a profit on those. In November their proposal was quite different. This was to branch into a more general . . .

Mr. Mazankowski: That is November of 1980.

Mr. Bandein: Yes, 1980. That is the time of the investment and the Anglo-Nordic. This was the possibility of getting existing ships at a very reasonable rate, and a type of ship and a construction and an age which it was deemed would be profitable and which were a good investment. This move and the purchase of the new ships make Cast a significant shipper in the international sense. It makes it one of the largest of British registry. It is all in British registry at the moment. It will rival the Canadian Pacific Steamships in size of dead weight, when the ships are totally ordered.

We took convertible preferred shares so we had time to look at it to see if indeed the economics worked out, as had been anticipated. My understanding, and this is not a commitment but a discussion with the other two principle owners of Cast, Mr. Narby who owns over 60 per cent, through his trust called Dolphin, and Mr. Webster who owns 21 per cent, or whatever the remainder is, and he . . .

Mr. Mazankowski: In other words, it is Narby, Webster and CN.

Mr. Bandein: Yes, through Dolphin, which is the name of the company that owns the share for Narby, and Helix which owns it for Webster. The understanding with them is . . .

Mr. Mazankowski: What was Narby's share again? Did you say 60 per cent?

Mr. Bandein: It is 61 per cent, roughly, and it is 21 per cent for Helix and 18 per cent for us. Their understanding is that we are going to try to get the corporation to go public by 1984-85, and try to get the shares listed on the Toronto, Montreal and London shares. This assumes that everything goes well. At that time the other two partners are willing to see us take a leading role if we want to. We are not committed to do it; we do not have to. It is possible to do it.

[Traduction]

construits en Yougoslavie pour le transport de conteneurs. Ils doivent remplacer tous les bateaux actuellement en service qui ont soit été vendus, soit qu'il s'agisse de bateaux nolisés qui peuvent donc être remplacés. Trois autres bateaux conteneurs identiques à ceux qu'on est en train de construire en Yougoslavie sont en voie de construction en Corée. Lorsque ces six bateaux seront livrés, Cast disposera d'une nouvelle flotte de bateaux conteneurs qui seront mis en service à partir du Port de Montréal.

M. Mazankowski: Est-ce que vous devrez procéder à de nouveaux investissements en vue de l'achat de . . .

M. Bandein: Le financement a déjà été effectué grâce à l'investissement du mois de juillet. Les 5.4 millions de dollars étaient destinés au financement de ces six navires plus les deux bateaux destinés au transport du vrac, du minerai et du pétrole. Ceci devrait permettre à Cast de doubler sa capacité de conteneurs à partir du Port de Montréal, ce qui, bien entendu, nous intéresse en notre qualité de transporteurs maritimes. Les conteneurs Cast fournissent en effet de 12 à 15 millions de dollars de revenus par an, ce qui nous laisse un bénéfice. Leur proposition était toute différente au mois de novembre. Il était question à l'époque . . .

M. Mazankowski: Vous parlez de novembre 1980?

M. Bandein: C'est bien cela. Au moment de l'investissement et de l'Anglo-Nordic. Il était alors question d'acheter à très bon compte des bateaux qui, vu leur type, leur construction et leur âge, auraient été très rentables et auraient donc constitué un excellent investissement. Mais l'achat de nouveaux navires place Cast au rang des gros transporteurs maritimes internationaux, et un des plus grands transporteurs immatriculés en Grande-Bretagne. Ils deviendront ainsi des rivaux de la *Canadian Pacific Steamships* en ce qui concerne le tonnage.

Le fait d'avoir opté pour des actions privilégiées convertibles nous a laissé suffisamment de temps pour voir si tout se passerait effectivement comme nous l'avions prévu. Lors d'un entretien avec les deux autres propriétaires, c'est-à-dire M. Narby qui détient 60 p. 100 des actions de Cast, par l'intermédiaire du trust Dolphin et M. Webster qui, je crois détient 21 p. 100 . . .

M. Mazankowski: Il faudrait donc parler de Narby, Webster et CN.

M. Bandein: Oui, par l'entremise de la Dolphin qui détient les actions au nom de M. Narby et de la Helix qui détient les actions de M. Webster. Nous avons convenu avec eux . . .

M. Mazankowski: M. Narby détient bien 60 p. 100?

M. Bandein: Soixante et un pour cent, 21 p. 100 sont détenus par Helix et 18 p. 100 par nous. En principe la société devrait être traitée en bourse d'ici à 1984-1985, les actions devront alors être cotées à Toronto, Montréal et Londres. Ceci à condition que tout aille bien. Nos deux partenaires nous permettraient alors d'assumer le premier rôle, bien entendu si nous le voulons car rien ne nous y oblige.

[Text]

I felt this gives us a chance to see how the operation goes. Is it the kind of thing we want to be in? It gives us a chance to consult with the government and find out if that indeed is an area in which they want us to be. We have no penalty if it does not exist. We get our money back from these preferred shares in three years. After the end of this year we get paid 12½ per cent interest on the money which is invested, and I felt this gave us the option to expand or, if we want to, contract.

• 2040

Mr. Mazankowski: I take it, then, what you are really saying is that as far as you are concerned it is a good commercial investment, plus it provides you with some protection and assurance of a market. What does it do to promote work towards the establishment of a distinctive Canadian-flag deep-sea marine?

Mr. Bandeen: I hope it is a step in that direction. The ships are registered British registry—all of them, I believe. They are crewed by British crews and they are run by a company in Scotland; I have forgotten the name. They do a lot of managing of ships. The officers and crews are British. I have had discussions with Mr. Narby, who is the majority owner, and he is quite interested in looking at the possibility of crewing the ships with Canadians, even before we get into Canadian registration. One of the problems that would descend on Canadian registration right now is that we do not have the crews or officers to run the ships. We have given up the ability and we would have to go back and train to be able to do this.

I think with the Canadian dollar being where it is and with the advance of the new ships, it is possible to crew using Canadian crews, Canadian wage levels, and Canadian agreements, at no great marked disadvantage over the British. As a first step, I would hope within the next few months we could start crewing some of these ships with Canadians, and then if the government moves or decides to move in the direction of a Canadian merchant marine, we would have a Canadian-owned fleet, and one hopefully partially crewed by Canadians by that point, which if these moves are advantageous would certainly encourage registration in Canada. I know the other two partners would like to register in Canada if the taxation and other opportunities made it possible.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

That was a very interesting comment, Dr. Bandeen. I am sure it will be pursued when you are back in front of the committee again.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to pursue a couple of other areas we were into with Dr. Bandeen earlier today, but first, I think it was Mr. Mayer and some others who made some remarks on the Crow rate versus compensatory rates. I would like to put it on the record again that the mythology of compensatory rates means you get guaranteed service, guaranteed maintained tracks and quality of subdivisions and sufficient rolling stock; and to point out again, as a result of several investigations by American and Canadian organizations, in the States of North Dakota, South Dakota,

[Translation]

Ceci à mon avis laisse suffisamment de temps pour voir comment les choses évolueront et pour en discuter avec le gouvernement pour voir si vraiment nous tenons à nous lancer dans ce secteur. Si nous nous retirons de l'affaire, cela ne nous coûtera rien vu que nous pourrions récupérer notre mise dans trois ans en vendant ces actions privilégiées. Après ces trois ans, nous toucherions 12.5 p. 100 d'intérêts, ce qui nous permettrait soit de procéder à une expansion soit de nous retirer.

M. Mazankowski: Vous estimez donc que ceci est un bon investissement commercial et en outre cela vous garantit une certaine mesure de protection et une part du marché. Est-ce que cela pourrait servir de tremplin pour créer une flotte hauturière battant pavillon canadien?

M. Bandeen: J'espère que c'est un pas dans la bonne direction. Tous les navires sont immatriculés en Grande-Bretagne, l'équipage est britannique et ils sont exploités par une entreprise écossaise dont le nom m'échappe. C'est une firme spécialisée dans ce domaine. Les officiers et les hommes sont britanniques. J'en ai parlé à M. Narby, le principal actionnaire, qui envisagerait d'examiner la possibilité de remplacer l'équipage britannique par un équipage canadien avant même que ces navires ne soient immatriculés au Canada. Le problème c'est qu'à l'heure actuelle nous n'avons pas les officiers et les hommes nécessaires pour constituer des équipages; si nous y tenions, nous devrions les former.

Vu la valeur actuelle du dollar canadien, il serait sans doute possible d'utiliser des équipages canadiens payés selon les normes et conventions canadiennes, ce qui ne serait sans doute guère désavantageux par rapport aux conditions britanniques. Nous pourrions commencer au cours des prochains mois à utiliser du personnel canadien et par la suite si le gouvernement décide de constituer une flotte marchande canadienne, nous disposerions déjà de navires appartenant à des Canadiens et en partie du moins dotés d'un équipage canadien, ce qui devrait encourager l'immatriculation au Canada. Je sais que les deux autres associés seraient en faveur d'une immatriculation au Canada si des dispositions fiscales et autres conditions le permettaient.

Le président: Merci monsieur Mazankowski.

C'était très intéressant, monsieur Bandeen, et nous y revenons sans aucun doute lorsque vous comparaitrez à nouveau.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais examiner deux autres domaines dont nous avons déjà discuté avec M. Bandeen aujourd'hui. M. Mayer et d'autres ont comparé le tarif du Nid-de-corbeau au tarif compensatoire. Je tiens à nouveau à mettre en faux la légende selon laquelle les tarifs compensatoires assureraient soit disant un meilleur service, un meilleur entretien des voies et du meilleur matériel roulant. Il découle en effet de plusieurs enquêtes effectuées par des organisations américaines et canadiennes, notamment dans les États du Dakota du nord et du sud ainsi que du Montana, où ils touchent de quatre à six fois

[Texte]

Montana, where they receive anywhere from four to six times the rate Canadian farmers pay, their railway tracks, their branch lines are in worse shape and they have a worse problem, believe it or not, than we do, with obtaining railway cars to ship grain, to the point where as a last resort they truck it to Washington or Duluth. So the compensatory rate in the case of livestock has not meant either one of the railroads has maintained a sufficient volume of rolling stock.

I want to point out to Mr. Bandeen, in addition to the figures I gave him this morning on livestock rates, the last figures we can get are the 1977 Way Bill Analysis; and if Mr. Bandeen has a later one, I would appreciate having it. But on those analyses, CN is already recovering depreciation and capital costs for livestock cars through the rates they charge, and if they did not build that into their rates, I would be very surprised.

On west-to-east revenues: on livestock you got \$5.12 per ton-mile; on average commodities, you got \$2.21 per ton-mile; on agreed charges, you got \$2.98 per ton-mile. The total western average of originating traffic came to \$1.59 per ton mile which means that livestock was something more than double, almost triple, revenue per ton mile than you average commodities, or commodities that went under agreed charges. And given our appreciation about livestock rolling stock if you will pardon the expression, of peak periods, long hauls and average hauls and short hauls, you still build into the rates your capital costs and depreciation on that kind of equipment or any other kind. I can only conclude from your answers earlier today, Dr. Bandeen, that in effect the railways want out of even long-haul livestock transportation.

• 2045

I obtained some other figures today: Saskatoon to Montreal on livestock \$3.40 a hundred pounds. The commercial truck rate is \$6 to \$7 per hundred pounds. Do not tell me that you cannot compete with that. I appreciate that coupled with the long haul is the peak periods. With even the kind of rates you are charging now and allowing an inflation factor over the next few years, why can you not be ordering new livestock-carrying capacity and also use a little imagination in the utilization of that equipment. I can remember in the forties, fifties and sixties, the back-haul of empty equipment was a problem always with trucks and with railroads and in particular, you know, with something like livestock. Well, I can remember in those years empty livestock cars returning from various places in eastern or central Canada to western Canada carried ties...

The Chairman: How old are you?

Mr. Mazankowski: A lot older than he looks.

Mr. Benjamin: ... rail anchors, tie plates, even the OCS material. I can recall a livestock car being spotted in Calgary

[Traduction]

plus que les tarifs versés par les fermiers canadiens, que les voies ferrées et les lignes secondaires sont en pire état que chez nous, qu'ils ont encore plus de mal que nous à obtenir des wagons de chemin de fer destinés au transport de céréales au point que les fermiers sont obligés de transporter ces céréales par camion jusqu'à Washington ou Duluth. Les tarifs compensatoires pour le transport du bétail n'ont donc pas du tout encouragé les compagnies de chemin de fer à mettre à notre disposition suffisamment de matériel roulant.

Outre les chiffres que j'ai déjà cités ce matin concernant les tarifs pour le transport du bétail, les dernières statistiques proviennent de l'analyse de 1977 sur les lettres de voiture; si M. Bandeen dispose de statistique plus récentes, j'aimerais pouvoir les consulter. D'après ces statistiques, les nouveaux tarifs de transport ont déjà permis au CN de recouvrer les frais d'amortissement et d'immobilisation nécessaires pour ces wagons à bestiaux. Je suis sûr que ces coûts ont d'ailleurs été répercutés dans les tarifs.

Pour le transport ouest-est du bétail, vous avez touché \$5.12 par tonne-mille et \$2.21 pour les marchandises ordinaires, le tarif étant de \$2.98 par tonne-mille pour des chargements convenus. La moyenne pour l'ensemble des marchandises transportées à partir de l'Ouest est de \$1.59 par tonne-mille, ce qui veut dire que vous allez toucher presque trois fois autant pour le transport du bétail par rapport au reste des marchandises et à celles transportées sur les tarifs forfaitaires. Je vois d'ailleurs que vos tarifs tiennent compte des frais d'immobilisation et d'amortissement pour le matériel roulant destiné au transport du bétail, étant donné la moyenne établie pour les transports sur des parcours longs, moyens ou courts en périodes de pointe. Par tout ce que vous nous avez dit aujourd'hui, j'en arrive à la conclusion que les chemins de fer voudraient abandonner le transport du bétail même sur les grands parcours.

Voilà les chiffres que l'on m'a remis aujourd'hui même: le transport du bétail de Saskatoon à Montréal revient à \$3.40 les 100 livres, le tarif pour transport par camion étant de \$6 à \$7 par 100 livres. Vous n'allez quand même pas me dire que dans ces conditions vous ne pouvez pas les concurrencer. Je sais qu'outre les longs parcours il y a aussi les périodes de pointe. Mais même compte tenu de vos tarifs actuels et de l'inflation à laquelle il faut s'attendre au cours des quelques années à venir, je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas commander de nouveaux wagons à bestiaux et faire preuve d'un peu plus d'imagination dans l'utilisation de l'équipement. Au cours des années '40 '50 et '60, le voyage de retour des wagons à bestiaux vides posait un réel problème. Alors, à cette époque, les wagons à bestiaux qui revenaient de l'Est du centre du Canada vers l'Ouest étaient utilisés pour le transport de tringle de connection.

Le président: Quel âge avez-vous?

M. Mazankowski: Il est bien plus âgé qu'il n'en a l'air.

M. Benjamin: Ces wagons à bestiaux étaient donc utilisés pour le transport de toutes sortes de matériel. Je me souviens

[Text]

in the late forties, early fifties, whenever it was, full of cartons of radios and record players.

Mr. Bandeen: A livestock car?

Mr. Benjamin: Yes. You see, a 1,000-pound steer bouncing back and forth against those walls is just as bad or worse than a whole lot of cartons. The railroads have quit using some imagination about how they use their equipment. When a livestock car hits eastern Canada, for example, you have to clean it and disinfect it, and return it empty. Put something in it.

The Chairman: For the record, Mr. Benjamin, that is central Canada.

Mr. Benjamin: All right. Yes, Montreal, Toronto. I am sorry about that. It just seems to me that you have got away from the imagination that used to be in railroading and I am not suggesting that we did everything right then by any means. But certainly regarding OCS material on company service, livestock cars came back from Winnipeg to Regina and Calgary and Moose Jaw, or from Toronto or from western shops or from wherever, say a place in Montreal with material for the railroad's own use. It did not dead-head back empty. You are allowed those kinds of costs on your tax picture, or your depreciation picture or your cost picture. It just seems to me that you are deliberately vacating a field of traffic. In light of the rates you charge, your west to east revenues or your own waybill analysis, I can only conclude that you are deliberately vacating that avenue of business; not only long haul, but certainly on medium haul—North Battleford to Winnipeg, Prince Albert to Calgary, whatever—you could be competing at least equally with the trucking industry. That is my little speech if you want to comment on any part or all of it.

Mr. Bandeen: I asked the Chairman if it was a question; but anyway I wonder if I can correct something. As I heard you, I think you missed a decimal point. You were saying that it was \$5.12 a ton mile.

Mr. Benjamin: I am sorry; 5.12 cents per ton mile. I am sorry about that.

Mr. Bandeen: Yes, and I think you quoted all the ton mile ones as dollars when really they are cents.

• 2050

Mr. Benjamin: Should be cents. Sorry about that.

Mr. Bandeen: I just thought for the record we should straighten that out.

Mr. Benjamin: You are right, yes. I am sorry about that, cents per ton mile not dollars.

Mr. Bandeen: Our rate does cover the capital cost and depreciation; we are required to do that by law, and we would not break the law. You have to remember that the capital cost and the depreciation is of an old piece of equipment with very low value, and this is one of the problems that we are in ratemaking and costs, and it comes out with particular clarity in the case of livestock which is using old equipment.

[Translation]

d'un wagon à bestiaux à Calgary au cours des années '40 ou '50 qui transportait des radios et des tourne-disques.

M. Bandeen: Un wagon à bestiaux?

M. Benjamin: Bien sûr, car lorsque des bouvillons de 1,000 livres sont cahotés proches et contre les parois du wagon, cela provoque au moins autant de dégâts que des grosses boîtes en carton. Les compagnies de chemins de fer n'utilisent plus guère leur imagination pour exploiter au mieux le matériel roulant. Lorsque les wagons à bestiaux arrivent dans l'Est, ils doivent être nettoyés et désinfectés puis renvoyés vides. Trouvez un moyen de les charger.

Le président: Je vous ferai remarquer, monsieur Benjamin, qu'il s'agit du centre du Canada.

M. Benjamin: Oui, en effet. Montréal ou Toronto, je m'excuse. Vous ne faites plus preuve de tant d'imagination pour le transport ferroviaire qu'autrefois, même si tout n'était pas parfait par le passé. Mais je me souviens fort bien que les wagons à bestiaux revenant à Winnipeg, Regina, Calgary ou Moose Jaw de Toronto, de Montréal ou d'ailleurs à l'Est transportaient justement du matériel ferroviaire plutôt que de rouler à vide. Vous pourriez le faire au point de vue fiscal et amortissement. J'ai l'impression que vous abandonnez ce secteur du transport de propos délibéré. Vu les tarifs que vous appliquez, les revenus que vous touchez du transport d'ouest en est et l'analyse des lettres de voiture, je suis obligé d'en arriver à la conclusion que vous avez décidé de propos délibéré d'abandonner le transport non seulement sur les longs parcours mais également sur les parcours moyens comme entre North Battleford et Winnipeg, Prince Albert et Calgary, alors qu'en réalité vous seriez parfaitement à même de concurrencer le transport routier. Voilà ce que je voulais vous dire.

M. Bandeen: Je voudrais commencer par faire une mise au point. Vous vous êtes trompé de décimale. Vous parliez, il me semble, de \$5.12 par tonne-mille.

M. Benjamin: Je m'excuse, il s'agit de 5.12 cents et non dollars par tonne-mille.

M. Bandeen: En effet, vous avez d'un bout à l'autre parlé de dollars par tonne-mille alors qu'il s'agit en réalité de cents.

M. Benjamin: En effet, il s'agit de cents et non pas de dollars. Je m'excuse.

M. Bandeen: Je tenais, pour le compte rendu, à faire cette mise au point.

M. Benjamin: Vous avez tout à fait raison et je m'en excuse.

M. Bandeen: Nos tarifs tiennent effectivement compte des frais d'immobilisation et d'amortissement, ce qui est d'ailleurs prévu par la loi. Mais il ne faut pas oublier que ces frais d'amortissement et d'immobilisation sont calculés sur un équipement souvent désuet et de peu de valeur. Ceci nous cause des problèmes en ce qui concerne nos tarifs et cela devient particulièrement aigu pour le transport du bétail utilisant de l'équipement très vieux.

[Texte]

There has been an argument advanced by some of our ratemaking people that we should really be pricing on a replacement cost, rather than a historic cost. In the case of livestock it has always been felt that if we priced on a replacement cost with this old equipment we have in there that it would be a very unwieldy burden on the producer and would not reflect the fact that we had not ordered equipment for a long while, so the pricing is pretty well on the historical cost.

The difficulty comes when that equipment goes down the drain and we must replace, then that whole cost structure goes up significantly. We are quite happy to take that risk and to invest that kind of money if we have some kind of idea in working with the producers of where the market is going and where their desires are directed and where the needs are headed. We have worked closely with the cattle producers over the years. I believe earlier today Mr. Mayer was giving examples of the legal changes that have been made, and some of the methods of handling that have been made that have reduced our costs, reduced the rates to the shipper also.

I am hopeful that we can continue to work on this, and the discussions are on-going now towards a solution that takes into account the fact that our equipment is reaching the end of its useful life. But I think I have to reiterate again that—and I looked at it when we were on break—we are not aware of any massive inability to supply equipment. As a matter of fact, in 1979 except for the month of November, which I think we have stated repeatedly is going to be a tight month no matter how much equipment is there, we met the needs of the shippers along our lines. I asked for an anticipation for 1981 and it is anticipated that we have the equipment and the capacity to handle what is expected to be the volume that is going to be offered with the exception of the month of November.

Now, we could be wrong—there could be more or less shipped—but meeting the current shipments is not in a crisis situation. Where the crisis arises in looking at the life of those cars and the age of them—and they are disappearing—is the method that we are to work with the producers on.

As to using the cars for moving radios and other commodities, that may have been done years ago, but you could not get away with it now. You have laws; you have consumer laws.

Things have changed considerably in, if you wish, what you can get away with in transportation now as compared to previous days. We could look at moving—and I am sure we do—on some occasions our own OCS material, but again a lot of that is specialized. We have to have equipment that handles all our concrete ties and handles them only, the rail is now moved on long continuously connected . . .

Mr. Benjamin: The rail anchors, tie plates and that sort of thing.

Mr. Bandeen: This type of thing can be, but a lot of it goes in containers. Now, we are mechanized and we are using every possible way to increase the productivity of the repair of the tracks, to the extent we can, but it is not a big opportunity.

[Traduction]

Les spécialistes chargés d'établir nos tarifs voudraient que ceux-ci soient calculés en fonction du coût de remplacement plutôt que du coût d'origine. Or si nos tarifs étaient calculés ainsi pour le transport des bestiaux, le coût pour les éleveurs seraient énorme et en plus cela ne tiendrait pas compte du fait que depuis longtemps déjà nous n'avons pas commandé d'équipement neuf. Nos tarifs sont donc basés sur les coûts d'origine.

Lorsque le matériel doit être remplacé, nos coûts augmentent très sensiblement. Nous ne demandons pas mieux que de prendre ce risque et de procéder aux investissements nécessaires, mais à condition de savoir ce que les éleveurs comptent faire et quels sont leurs besoins. Nous avons d'ailleurs toujours travaillé en collaboration étroite avec eux. M. Mayer vous a déjà donné quelques exemples de modification d'ordre juridique et des nouvelles méthodes de transport qui nous ont permis de réduire nos coûts et, par voie de conséquence, nos tarifs.

Les discussions se poursuivent actuellement et j'espère déboucheront sur une solution qui tiendra compte du fait que notre équipement devra bientôt être remplacé. Je tiens à répéter que le nombre de wagons en service ne devrait pas poser de difficultés majeures. Ainsi en 1979 et à l'exception du mois de novembre qui sera toujours particulièrement difficile quel que soit le nombre de wagons dont nous disposons, nous avons réussi à donner satisfaction à nos clients. Selon les prévisions pour 1981, nous disposons de suffisamment d'équipement pour répondre à la demande, toujours à l'exception du mois de novembre.

Ces prévisions ne s'avèreront peut-être pas tout à fait justes, mais je ne pense pas qu'on puisse dire qu'il y a une crise en ce qui concerne les possibilités de transport. Si on peut parler de crise, elle serait due plutôt à la désuétude des wagons à bestiaux.

Il est vrai qu'autrefois on utilisait les wagons à bestiaux vides pour le transport de radios et d'autres marchandises mais actuellement c'est interdit par la loi.

Les choses ont beaucoup évolué. Il n'est plus question aujourd'hui de transporter les marchandises dans les conditions acceptées autrefois. On pourrait sans doute envisager de transporter notre propre matériel ferroviaire dans certains cas, mais il ne faut pas oublier qu'une bonne part de ce matériel est maintenant hautement spécialisé. Ainsi nous avons un équipement spécial pour le transport des traverses en béton; les rails sont transportés sur des longues plates-formes roulant continuellement.

M. Benjamin: Les chevilles d'ancrage et d'autres équipements de ce genre.

M. Bandeen: C'est possible, mais une bonne part de ce matériel est transporté par conteneurs. Ces travaux sont maintenant hautement mécanisés et nous essayons par tous les moyens d'améliorer encore l'entretien des voies ferrées, bien que la marge de manœuvre soit faible.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, if your second question is as long as your first you will have a chance to ask about one-sixth of it.

Mr. Benjamin: No, it will not be as long, Mr. Chairman, I promise you. I just wanted to put those figures on the record because CN may want to dispute them. Just one final point about livestock movement. Does CN—and this is my first of two questions—have any priority freight trains I can remember the train CP used to run out of Calgary—Calgary-Toronto-Ottawa-Montreal—on almost a passenger schedule. If there were not enough carloads of livestock they would fill it up with other carloads of through and high-class commodities. It ran even in those years like a unit train.

• 2055

Secondly I want to return to the requirements of VIA Rail—no, I will stay with CN's capital requirements, and recovering the costs of that capital. Do you not always, no matter when it was, or when it will be in the future, build into your freight rates, or any other charges, the cost of the capital?

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: On the first question, do we have priority trains, yes, we do, but they do not normally handle stock, because the volume is not sufficient to warrant it. We have priority trains, our so-called "200" series, which move piggyback east and west. They run on schedules equivalent to the passenger trains from Vancouver to Toronto and reverse. We also have some automobile trains, when things are better. That has not been a requirement for the last year, unfortunately, but before that we ran solid cars of new automobiles out of Toronto going west.

Mr. Benjamin: But you would put carloads of livestock on them if they were available?

Mr. Bandeen: We could, if they were available, yes.

As to the requirement of CN capital, without giving a long and I am sure tedious lecture on costing as it applies to capital, I could simply say that for purposes of rate-making, we are allowed to include in the cost those parts of the capital costs which are variable with the traffic under study. The parts that are not available we have to recover from whatever the difference we can get between a rate and the cost. In the case of capital, almost all the right-of-way, as an example, is considered not to be variable with traffic. This is where you get your tremendous expenditures and this is where we are going to be getting them over the period of time. That is your ties, your rails, your ballast. The majority of this is considered not to be variable with traffic. You need it there because you have a right-of-way. So that capital is not recovered in the costs which go to make rates. What you have to do is try to set your rates at such a level that they exceed the variable costs, so you hope when you add it up at the end of the year you have paid the nonvariable costs.

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin, si votre deuxième question est aussi longue que la première, je devrai vous arrêter après un sixième seulement.

M. Benjamin: Je vous promets qu'elle ne sera pas longue, monsieur le président. Je tenais à citer ces chiffres pour permettre éventuellement au CN de les corriger. Un dernier mot concernant le transport des bestiaux. Je voudrais savoir si le CN a des trains de marchandises prioritaires. Je me souviens qu'autrefois les trains de CP quittaient Calgary à destination de Toronto, Ottawa et Montréal presque aussi régulièrement que les trains de passagers. S'il n'y avait pas suffisamment de wagons à bestiaux, les trains étaient complétés par d'autres marchandises.

Deuxièmement, j'aimerais revenir sur la question des besoins de VIA Rail... non, je vais plutôt rester sur celle des besoins financiers du CN. N'incluez-vous pas toujours le coût du capital dans vos tarifs de transport des marchandises ou dans tout autre tarif?

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Vous m'avez tout d'abord demandé si nous avions des trains prioritaires. Oui, nous en avons, mais ils ne transportent généralement pas de bétail car le volume ne le justifie pas. Nous avons des trains prioritaires, ce qu'on appelle généralement les 200, qui assurent un service rail-route entre l'est et l'ouest. Leurs horaires correspondent généralement à ceux des trains de passagers entre Vancouver et Toronto, et vice versa. Nous avons également des trains pour le transport des automobiles, quand la situation est bonne. Malheureusement, il n'y en a pas eu besoin l'année dernière, mais avant, nous avions des trains remplis d'automobiles neuves qui quittaient Toronto pour aller dans l'Ouest.

M. Benjamin: Mais si vous en aviez, vous accrocheriez des wagons pour le transport du bétail à ces trains?

M. Bandeen: Oui.

En ce qui concerne les besoins financiers du CN, je n'ai pas l'intention de vous faire une dissertation sur les coûts par rapport aux capitaux, et je vous dirais simplement que pour la fixation de nos tarifs, nous sommes autorisés à tenir compte des éléments des coûts du capital qui varient en fonction du trafic. Quant aux éléments qui ne sont pas variables, nous devons les récupérer à partir de la différence que nous pouvons obtenir entre le tarif et le coût. Dans le cas du capital, l'emprise de la voie, par exemple, est considérée comme un élément indépendant du trafic. Les dépenses dans ce domaine sont donc très importantes et elles continueront de l'être puisqu'elles concernent les traverses, les rails, et ceaterra. Tous ces facteurs sont donc jugés indépendants du trafic. Pourtant, cela est nécessaire puisque vous avez la voie. Ces dépenses ne sont donc pas incluses dans les coûts qui permettent de fixer les tarifs. On essaie alors de fixer les tarifs à un niveau tel qu'ils dépasseront les coûts variables, de sorte qu'à la fin de l'année, on peut espérer que les coûts non variables ont été absorbés.

[Texte]

This is why, as I think I mentioned in answer to an earlier discussion about VIA, we find it punitive, if you wish, that in the case of VIA we are allowed to recover variable costs only, and no overhead costs. It is the only major customer we have, with the exception of Crow grain, of course, where we do not recover any portion of our fixed costs or our fixed capital costs or our fixed operating costs from the customer. So the long answer to your question is that a percentage of our capital is recovered and is considered as part of the cost in calculating rates, but an almost equally large part is not; it has to be recovered out of the difference between rates and the variable costs.

Mr. Benjamin: Depreciation money: you just do not put it away, then, to re-purchase equipment?

Mr. Bandeen: The depreciation money is used as a source of funds for capital in the year in which . . .

The Chairman: Before proceeding to Mr. Bloomfield, I think in the name of common sense, at least, we should try to wrap up this hearing—as well as in, I think, common courtesy to our witnesses. We should try to conclude by 10.00 p.m. It seems to me nobody can accuse us of not earning our pay today if we sit till 10.00 p.m. If we are going to accomplish that, and because I already have notice of one point of order to be raised at the end of the questioning, I will have to ask the remaining members to limit themselves to 10 minutes, and I am going to be fairly strict on that time limit. So I would ask members to phrase their questions as briefly as possible, and if Dr. Bandeen would like to finish by 10.00 p.m., I would ask him as well to be as concise in his replies, while giving the information requested, as he possibly can.

Mr. Benjamin: No third round?

The Chairman: If you want to do a third round, Mr. Benjamin, you will have to do it around the building, I am afraid.

Mr. Bloomfield, please.

Mr. Bloomfield: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen, I find it strange—or is it an accepted principle within the business world—that you would expect cattle-men to guarantee a certain number of years ahead. Is that done? Is that a practice with CN, with other people?

• 2100

Mr. Bandeen: We have rates that are called “contract rates” or “agreed charges” and these can be for a number of years, they can be for an amount of traffic in any one year. It is not unusual when you are making a major investment in equipment or a major investment in a line to go to the customer and say, we will do this provided you guarantee us a minimum amount of traffic over a period of life. It is particularly true in the case of mines. Just to give an example, if somebody wants to go in and open a new mine and they want us to build in a 50-mile railway, buy the ore cars and invest a tremendous amount of capital, we will normally sign an agreement with them that they will ship for 10 years, or whatever period of time, at a certain rate. The principle is there in several types of

[Traduction]

C'est la raison pour laquelle j'ai dit tout à l'heure, au sujet de VIA, que nous considérons injuste que, dans le cas de cette société, nous ne soyons autorisés qu'à récupérer les coûts variables, et pas les frais généraux. A l'exception du grain du Nid-de-Corbeau, c'est le seul client important auprès de qui nous ne pouvons pas récupérer une partie de nos frais fixes, qu'il s'agisse du coût en capital ou de nos frais d'exploitation. Pour résumer, donc, nous pouvons récupérer un pourcentage de notre capital en le considérant comme un élément des coûts servant au calcul des tarifs, mais un pourcentage presque aussi important ne peut pas être récupéré; il faut donc alors essayer de tirer partie de la différence existante entre les tarifs et les coûts variables.

M. Benjamin: Ne mettez-vous pas cet amortissement de côté pour racheter du nouveau matériel?

M. Bandeen: L'amortissement est une source de capitaux pour l'année dans laquelle . . .

Le président: Avant de donner la parole à M. Bloomfield, je pense que nous devrions essayer de terminer cette séance d'ici à 22 heures, par simple courtoisie à l'égard de nos témoins. Personne ne pourra nous accuser de ne pas mériter notre paie aujourd'hui si nous siégeons jusqu'à 22 heures. Si nous voulons terminer à temps, il faudra que les députés qui vont prendre la parole se limitent à 10 minutes, étant donné que le règlement sera invoqué à la fin de la période des questions. Je serai donc très strict sur ces 10 minutes. Je vais demander aux députés de formuler leurs questions d'une façon aussi concise que possible et, si M. Bandeen veut terminer d'ici 22 heures, il lui faudra être tout aussi concis dans ses réponses, tout en donnant les renseignements demandés.

M. Benjamin: Il n'y a pas de troisième tour?

Le président: Si vous voulez un troisième tour, monsieur Benjamin, il vous faudra le faire autour du bâtiment.

Monsieur Bloomfield, vous avez la parole.

M. Bloomfield: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, je trouve étrange, à moins que ce ne soit un principe accepté dans le monde des affaires, que vous exigiez des éleveurs qu'ils vous garantissent un certain nombre d'années à l'avance. Est-ce une pratique du CN?

M. Bandeen: Nous avons ce qu'on appelle des «tarifs contractuels» ou «chargements forfaitaires» qui s'appliquent à un certain nombre d'années pour une certaine quantité de marchandises. Lorsque vous faites un investissement important dans du matériel ou dans une voie ferrée, il n'est pas rare de demander au client de garantir un volume minimum pendant une certaine période. C'est particulièrement vrai dans le cas des mines. Permettez-moi de vous donner un exemple. Si quelqu'un veut ouvrir une nouvelle mine et qu'il nous demande de construire une voie ferrée de 50 milles, d'acheter des wagons spéciaux et d'investir un capital énorme, nous lui demandons généralement de signer un accord selon lequel nous transporterons son minerai pendant dix ans, par exemple, à un

[Text]

movement. It usually occurs when it involves a large investment of capital to satisfy a particular shipper and does not have an immediate alternative use.

Mr. Bloomfield: I can appreciate what you said earlier about truckers being competitive. I am a free-enterprise person, I understand what you are talking about, but I would like to see the railroad try to maintain competition with the trucker.

Mr. Bandeen: I agree with you, and we compete for traffic all across the country. But I also would like to establish whether we should be competing. If we have a chance and we have the capacity to produce the service at less cost than the opposition we surely will be in there competing. We have not given up the livestock traffic yet. We are still moving a large percentage of it, and from the discussions we are going to be having I am hopeful we will continue to move it.

Mr. Bloomfield: My only passing comment is that I would sure like to see you make that present equipment last as long as it can and start buying a few cars every year or so, so we do not end up without any cars to move cattle.

I would like to move now to that line that I gave you the information on. Can you comment on that line between Lucan and Sarnia, Dr. Bandeen?

Mr. Bandeen: I am sorry. You gave me the information and you gave me the press clipping, and my mind was occupied with other things and I forgot about it until right now. I apologize. I will get back to you with the information as soon as I can.

Mr. Bloomfield: Maybe you could just for the record. I would like to know the tonnage moved on that line over the last 10 years. Has it remained status quo? Has it increased, decreased? That line serves many small rural communities in that particular part of the country, so I would like you to look at that.

Mr. Bandeen: We will give you a report on it, and if indeed we are contemplating abandoning it—which I am not saying we are as I do not have any information on it—we will have all the information on the tonnage moved and the volumes and the revenues for the last period of time.

Mr. Bloomfield: Okay. The other thing is that bridge that was knocked out over there. I certainly agree that if that can be put up to \$120 million it would be much more realistic. In this day and age that must have been what it was, say, at the turn of the century.

I do not have any further questions on it, but I would like to say, Dr. Bandeen, that as I watch trains cross through the country it is very moving. The more trains I see the more I think the country is moving. There is one thing that does bother me when they are going through. I despise that half a flag that is on your cars.

Mr. Bandeen: A half a flag? Do you mean the CN?

Mr. Bloomfield: Yes, you just have the one bar of the Canadian flag. Why not put the other bar on?

[Translation]

certain tarif. C'est un principe qui est appliqué dans plusieurs domaines, surtout lorsqu'un investissement important doit être fait pour répondre aux besoins d'un expéditeur en particulier.

M. Bloomfield: J'approuve ce que vous avez dit tout à l'heure au sujet de la compétitivité des routiers. Je suis un partisan de la libre entreprise et je comprends donc ce dont vous parlez. Toutefois, j'aimerais que les sociétés de chemins de fer essayent de faire face à la concurrence des routiers.

M. Bandeen: Je suis d'accord avec vous et nous essayons de faire face à cette concurrence dans tout le pays. Toutefois, il faudrait d'abord savoir si nous devons vraiment faire face à cette concurrence. Si nous avons la capacité nécessaire pour assurer le service à un coût moindre que le concurrent, il est évident que nous devons le faire. Nous n'avons pas encore abandonné le transport du bétail; nous en transportons toujours un bon pourcentage et, d'après les discussions que nous aurons, j'espère que nous continuerons à le faire.

M. Bloomfield: Soit dit en passant, j'aimerais beaucoup que vous fassiez durer le matériel actuel aussi longtemps que possible et que vous achetiez régulièrement de nouveaux wagons, afin de ne pas vous retrouver complètement démunis de wagons pour transporter le bétail.

J'aimerais maintenant aborder le sujet dont je vous ai déjà parlé, à savoir la ligne qui relie Lucan à Sarnia. Qu'avez-vous à me dire?

M. Bandeen: Je suis vraiment désolé, mais vous m'avez donné cet article de journal alors que j'étais préoccupé par d'autre chose et j'ai complètement oublié. Je suis vraiment désolé. J'essayerai de vous fournir ces renseignements aussi vite que possible.

M. Bloomfield: Ils pourront ainsi être versés au dossier. J'aimerais savoir quelle quantité de marchandises a été transportée sur cette ligne pendant les dix dernières années. Est-elle stable, a-t-elle augmenté ou diminué? Cette ligne dessert beaucoup de petites localités rurales et c'est pour cela que j'aimerais avoir ces renseignements.

M. Bandeen: Nous vous en ferons un rapport et si nous avons jamais l'intention de fermer cette ligne, et je ne dis pas que c'est ce que nous allons faire puisque nous n'avons pas de renseignements dessus, je peux vous assurer que vous aurez tous ces renseignements sur le tonnage ainsi que les recettes correspondant à cette période.

M. Bloomfield: Très bien. J'aimerais également vous parler de ce pont qui a été démoli dans cette région. Je suis tout à fait d'accord pour dire que 120 millions de dollars seraient certainement un montant plus réaliste.

Je n'ai pas d'autre question à ce sujet mais j'aimerais vous dire, monsieur Bandeen, que plus je vois de trains circuler dans le pays, plus je suis content, car c'est la preuve que cela marche bien. Il y a toutefois une chose qui ne me plaît pas, à savoir le demi-drapeau qui flotte sur vos wagons.

M. Bandeen: Un demi-drapeau? Voulez-vous parler du CN?

M. Bloomfield: Oui, vous n'avez qu'une bande rouge. Pourquoi ne pas mettre l'autre?

[Texte]

Mr. Mazankowski: Blame the government for that.

Mr. Bandeen: Oh, that is the government. Our cars just have the big CN.

Mr. Bloomfield: Yes, on yours.

Mr. Bandeen: On the hopper cars?

Mr. Bloomfield: Yes.

Mr. Bandeen: Talk to the Minister of Transport about that.

Mr. Bloomfield: I did.

Mr. Mazankowski: Talk to the Prime Minister.

Mr. Bloomfield: I did.

Mr. Mazankowski: That is the way he governs the country. He governs one half and attacks the other half.

Mr. Bloomfield: I have no other comment. Thank you very much.

The Chairman: Our next questioner is Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I intended to spend less than 10 minutes anyway, and I want to do it by way of a discussion of a subject that has been of tremendous interest to me for a long time. I have discussed it in this committee before and I think I may have discussed it with you before, but I am not sure. One way that I see we can save a tremendous amount of fossil fuels is by electrifying the main line between, say, Quebec and Windsor. For rail passenger traffic it would obviously be a tremendous asset—smaller trains, lighter trains, higher speeds, emulating those in other countries such as Europe, Japan and so on.

• 2105

What do you see are the possibilities of electrifying that stretch of track that I outlined to drive freight trains which is really your prime interest?

Mr. Bandeen: This goes back—and I will try to be brief—to a question we had earlier about whether you can maintain a right-of-way for high-speed service both for freight and passenger at the same time. Basically, you cannot. If you were going to do this for high-speed passenger, really high-speed passenger, then you cannot have our heavy freights anywhere near it and maintain it at the condition and the level that you would want.

The Japanese do not run freights on their lines. At night they run a few express trains which are essentially the same characteristic but now they have to use the evening for maintenance. That line is devoted to passenger and passenger only and maintained for that purpose.

If you try to mix passenger and freight you will get a compromise and you will not be able to run the passenger at much over what they are running now because the freights wear the curves you have banked for passenger. It is a compromise situation and something that we have had to design our way around in Canada because we do not have tracks devoted to passenger.

[Traduction]

M. Mazankowski: C'est la faute du gouvernement.

M. Bandeen: C'est le gouvernement. Nos wagons n'ont que le CN inscrit en grosses lettres.

M. Bloomfield: Oui, sur vos wagons.

M. Bandeen: Sur les wagons-trémie?

M. Bloomfield: Oui.

M. Bandeen: Il faut le demander au ministre des Transports.

M. Bloomfield: Je l'ai déjà fait.

M. Mazankowski: Adressez-vous alors au premier ministre.

M. Bloomfield: Je l'ai déjà fait.

M. Mazankowski: C'est la façon dont il gouverne le pays: il gouverne la moitié du pays et attaque l'autre moitié!

M. Bloomfield: Je n'ai rien d'autre à dire. Merci beaucoup.

Le président: Je vais maintenant donner la parole à M. Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. De toute façon, j'avais l'intention de ne pas parler pendant dix minutes. J'aimerais aborder un sujet qui m'intéresse depuis très longtemps. Nous en avons déjà discuté dans ce comité et je pense avoir déjà abordé la question avec vous, mais je n'en suis pas sûr. On pourrait économiser énormément de combustible fossile en électrifiant la voie principale entre Québec et Windsor, par exemple. Pour le transport des passagers, cela représenterait des avantages considérables puisque l'on aurait de plus petits trains, plus légers et plus rapides, comme ceux qui existent en d'autres pays d'Europe et au Japon.

Pensez-vous donc qu'il serait possible d'électrifier cette voie, pour le transport des marchandises, ce qui est votre intérêt principal?

M. Bandeen: Ceci me ramène à une question qui a déjà été posée au sujet de l'entretien de l'emprise de la voie pour le transport des passagers et le transport des marchandises. S'il s'agit de services à haute vitesse, cela n'est pas possible. En effet, si l'on veut avoir des trains de passagers à vraiment grande vitesse, il est impossible d'avoir des trains de marchandise qui ont les mêmes voies.

Au Japon, par exemple, les deux services sont distincts. Certes, la nuit, on utilise ces voies pour faire passer quelques trains express, qui ont essentiellement les mêmes caractéristiques, mais il faut également utiliser cette période de temps pour entretenir les voies. Donc, lorsqu'il s'agit de trains à très grande vitesse, les voies sont réservées au transport des passagers.

Si l'on essaie de mélanger les deux, on ne pourra probablement pas obtenir d'augmentation valable de la vitesse des trains de passagers, car les trains de marchandise endommagent les courbes aménagées pour les trains de passagers. C'est d'ailleurs là un problème que nous connaissons au Canada, depuis toujours, puisque nous n'avons pas de voies réservées au transport des passagers.

[Text]

As to the electrification of that line as it is, it is the. . . Pardon me?

Mr. Benjamin: Even just for freight?

Mr. Bandeen: It has got the highest density of any of our movements in Canada. We look at it with the increasing cost in fuel and the changing cost between diesel fuel and electricity. There has not been that much now but it appears there will be a divergence in the future and it comes more and more into the picture.

But I really honestly think—and I think I stated the last time I was here, and I repeat it—if we are going to make major changes in the type of power used in railways in Canada, it is almost going to have to be a national program that is financed as such and is done purposely because the nation has decided they want to reduce the consumption of diesel fuel and use electricity. It is going to involve massive expenditures initially, not only in preparing the railways and the power, but also in getting adequate electricity for the trains. In some parts of Canada there is excess electricity and in other parts there is not. Basically my feeling is that there may come a time when bits and parts will be done, but if we really want to make the change and if we really want to de-emphasize the need for fossil fuels, such as diesel oil, then it almost should be a national policy and the investment will almost have to be financed on a national level.

Mr. Ellis: Very good. I see nothing wrong with that. Would you see any problems other than that cost in running all your freight with electricity?

Mr. Bandeen: We would not see any problems in running all of our freights. Where we would see problems is when you run only part of it. When you get different lines served with different power so that you are always having to change power when you get to a junction point this increases cost. If it was done intelligently and you did it on an incremental basis, then we could work our operation so that there would be minimal interference through power change.

We used to have the whole station in Montreal electrified, and the commuter lines still are. We used to bring the old steam trains into Turcot Yard and then have to take the steam power off and put the electric power on and move it in.

The Chairman: Did you not just switch power units?

Mr. Bandeen: We just changed the power units, but now we run the diesels right in and pray the ventilation works, which it seems to most of the time.

Mr. Ellis: When you mentioned the need for passenger traffic to be on a dedicated line, do you see the possibility of a third line where you basically are doubled from Quebec to Windsor, do you see the possibility of a third line on your right of way, that third line primarily electrified for the first part?

[Translation]

En ce qui concerne l'électrification de cette voie . . . vous dites?

M. Benjamin: Et si c'était uniquement pour les marchandises?

M. Bandeen: Cette voie est la plus dense de tout le Canada. Évidemment, avec l'augmentation des combustibles fossiles, le carburant est de plus en plus cher et nous étudions la possibilité d'utiliser du diesel ou même d'électrifier la ligne. Les différences de coût ne sont pas très importantes aujourd'hui mais elles le seront de plus en plus, à l'avenir.

Honnêtement, et je l'avais déjà dit l'autre fois, je pense cependant que si nous voulons apporter des modifications majeures à notre système de transport par chemin de fer, en ce qui concerne l'énergie, nous ne pourrions le faire que dans le cadre d'un programme national, avec un financement national. En effet, un tel programme exigera des investissements considérables, non seulement pour la préparation des voies et pour l'électrification des lignes mais aussi pour assurer des sources d'approvisionnements en électricité adéquates. Dans certaines régions du Canada, il y a des excédents, en électricité, mais dans d'autres, il n'y en a pas. Il se peut fort bien que des modifications soient apportées ici ou là mais, si nous voulons faire cela sérieusement, nous ne pourrions le faire que dans le cadre d'un projet national, financé sur une base nationale.

M. Ellis: Très bien. Je ne vois rien de mal à cela. A part les coûts, y aurait-il d'autres problèmes?

M. Bandeen: Nous n'aurions pas de problème particulier pour le transport des marchandises. En fait, il y aurait des problèmes si l'aménagement n'était pas global. En effet, si les trains doivent utiliser des sources d'énergie différentes, pour des trajets différents, il faut faire des changements en cours de route, ce qui augmente les coûts. Si le programme était appliqué intelligemment, et petit à petit, nous pourrions faire toutes les transformations avec le minimum de difficultés.

La gare de Montréal était électrifiée, dans le passé, tout comme les voies de banlieues. Les anciens trains à locomotives à vapeur venaient à la gare Turcot, où on faisait un changement pour l'électricité, et reprenaient ensuite leur voyage.

Le président: Vous ne changiez pas seulement les locomotives?

M. Bandeen: Nous changions simplement les motrices. Aujourd'hui, avec les moteurs diesel, nous devons simplement espérer que les systèmes de ventilation fonctionnent bien, ce qui semble être le cas, en général.

M. Ellis: Puisque vous avez parlé d'une voie réservée pour le transport des passagers, pensez-vous qu'il serait possible d'avoir une troisième voie entre Québec et Windsor, qui serait électrifiée, tout au moins pour la première partie?

• 2110

Mr. Bandeen: I want to go back and say that when I say you need a dedicated line for passenger service, I believe you need

M. Bandeen: Je tiens à dire que si l'on veut avoir des trains de voyageurs à grande vitesse, il est nécessaire de leur réserver

[Texte]

that if you are going to run a high speed passenger train. If you are running passenger trains at 90-95 miles maximum, which we can do on that line now, you would probably get away with it, but if you want to go to 120 miles or even to some more esoteric level, you had better have a dedicated line. I would have thought, rather than a third track on that line, you would take over accommodation of the CP on our lines that are currently run between Quebec City and Montreal and are under-utilized.

Mr. Ellis: Under-utilized?

Mr. Bandeen: I would think the North Shore line from Quebec City to Montreal, the CP line, I sound as though I am giving away . . . That line is not heavily used for freight. It is not a main line of theirs, it goes through Quebec City, Trois-Rivières and Montreal; similarly their line from Montreal to Ottawa along through Hudson and Como is a commuter line and I do not believe there is any freight on the majority of that line anyway. From Ottawa to Toronto, there are several lines. There is ours through Smiths Falls; there is the CP's. You can go to Napanee or beyond before you get back on the main line. I am not developing something new for you. I am giving you what I think has been looking at or what I understand they have been looking at. I am not advocating it; I am just saying that if somebody decides they want to have a passenger line devoted to passengers only, it might be better to pick out these. When you look at the mileage it is a pretty good run; it does not greatly lengthen your mileage and it serves Quebec, Ottawa, Montreal and Toronto fairly effectively. I believe Mr. Roberts and his people have been looking at that.

Mr. Ellis: I know they have been looking at it. Mr. Roberts was before our committee some few months ago and I specifically questioned him on the Napanee line which you mentioned, since that is an old CN line that has virtually been abandoned. It is almost die-straight from here to Belleville. Then of course it would have to go on a different rail from there on, but from there on there are three lines you have mentioned anyway. Do you see any problems of co-operating if you went that route? I recall trying to get a rail line that served both CP and CN out of Belleville at one time and, frankly, both CP and CN squabbled more than members of Parliament do in question period.

The Chairman: That is your final question.

Mr. Ellis: Okay.

Mr. Bandeen: I think it would be difficult negotiations but something could be done. I think the big problem is going to be the money to do it because we are looking at really immense sums of money. I do not mean to purchase the lines; I mean to rehabilitate them and put them in shape. I think that that is where . . .

Mr. Ellis: The overpasses and the underpasses.

Mr. Bandeen: You have to have great separations. At least I would want to have them if I were running a train at that

[Traduction]

une voie particulière. Certes, avec des trains roulant à 90 ou 95 milles au maximum, on pourrait peut-être continuer à utiliser les voies existantes mais, si l'on veut atteindre 120 milles ou plus, il faut des voies réservées. Plutôt que d'ajouter une troisième voie sur les trajets existants, je suppose qu'il serait préférable de prendre les voies actuellement réservées au CP, entre Québec et Montréal, puisque ces voies sont sous-utilisées.

M. Ellis: Sous-utilisées?

M. Bandeen: Je crois que la voie du CP sur la Rive nord, entre Québec et Montréal, n'est pas fortement utilisée pour le transport de fret. En disant cela, j'ai le sentiment de donner . . . Disons que ce n'est pas une ligne principale du CP. C'est la même chose pour la voie de Montréal à Ottawa, passant par Hudson et Como, qui ne sert pas à transporter beaucoup de fret. En ce qui concerne Ottawa à Toronto, il y a plusieurs voies, c'est-à-dire celle du CP et la nôtre, par Smiths Falls. On peut donc aller au-delà de Napanee avant de revenir sur la voie principale. Toutes ces informations n'ont rien de nouveau, elles reflètent simplement les projets qui ont été examinés. Je ne fais aucune recommandation à cet égard, je dis simplement que si l'on veut réserver une voie au transport des passagers, il serait préférable de la choisir parmi celles que je viens de mentionner. En effet, elle ne rallongerait pas considérablement les trajets et permettrait de desservir, très efficacement, Québec, Ottawa, Montréal et Toronto. Je pense que M. Roberts a étudié cette possibilité.

M. Ellis: En effet, car je lui avais posé la question il y a quelques mois, au sujet de la voie de Napanee, que vous avez mentionnée, lorsqu'il témoignait devant notre Comité. Il s'agit-là d'une ancienne voie du CN qui est pratiquement abandonnée. Ensuite, c'est une voie pratiquement directe jusqu'à Belleville. Après cela, il faudrait probablement utiliser une voie différente mais cela ne poserait pas de problème puisqu'il y a trois voies disponibles. Pensez-vous qu'il y aurait des problèmes de collaboration avec le CP, si vous reteniez cette solution? Je vous pose cette question car je me souviens que lorsque l'on essayait d'avoir une voie desservie par le CP et le CN, à partir de Belleville, on s'était rendu compte qu'il y avait plus de bagarres entre ces deux sociétés qu'entre les députés, lors de la période des questions.

Le président: C'était votre dernière question.

M. Ellis: D'accord.

M. Bandeen: Je suppose que les négociations seraient difficiles mais pas impossibles. Le problème fondamental serait un problème de financement, car un tel projet exigerait des sommes énormes. Je ne parle pas ici d'acheter les voies mais simplement de les réparer, de les moderniser. Je crois que . . .

M. Ellis: Certes, il y a les viaducs et les tunnels.

M. Bandeen: Avec des trains roulant aussi vite, il serait nécessaire de bien séparer les voies. En outre, il faudrait

[Text]

speed. You would have to upgrade the track, probably put in concrete ties, heavier rail, you know, the whole bit.

Mr. Benjamin: And the catenary system.

Mr. Bandeen: Yes.

The Chairman: A supplementary, Mr. Bloomfield.

Mr. Bloomfield: One short comment. CN must be thinking of a third line between Windsor and Toronto at least because I know the CN insisted that we build a three track overpass west of London when I was on the county road committee.

Mr. Ellis: They would not put a third line in. A bridge is just being built right now in Belleville.

An hon. Member: That is interesting.

Mr. Bandeen: I would guess it depends who is paying for the bridge.

The Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. I am just going to look for a little bit of information about the development of that property on the railroad lines down in Toronto's core area. I heard you mention in the earlier session what you would do if the convention centre is awarded on your land. I wonder if you could just give me some idea of what you foresee as the development of that land down there after the city council reacted so badly to the general scheme that was presented several years ago. There does not seem to have been an alternative scheme presented. I wonder if you could bring me up to date on that?

Mr. Bandeen: That scheme we had a number of years ago was called Metro Centre and jointly with the CP we put forward a very comprehensive and extremely expensive plan. I think one of the best things that city council ever did in Toronto for both railways was to kill that deal in the final instance, because by the time we had got there, there was such a front-end load on it, as I remember, that we would have been paying in hundreds of millions of dollars and hoping to get back some payoff 15 years after it started. So I always feel that Mayor Crombie and his associates did us a great favour in turning down the deal. The land sat for a number of years unused. What we had warned would happen, has happened, i.e. periphery development, where you develop along the existing roads. This immediately tends to kill the backwater, because you have developed all the access lines and it still cuts off the waterfront from Toronto. These were all arguments we made at the time which the city council in their wisdom turned down.

• 2115

But, after a number of years of sitting idle, there has been a committee at work now for some time. I could not give you the exact composition of it, but it consists of most of the local municipalities, and the two railways or their real estate arms. It is called the Railway Land Use Committee. It has taken a look at that whole area, what kind of density you should have,

[Translation]

probablement les moderniser, avec des traverses en béton, et de meilleurs rails entre autres.

M. Benjamin: Et avec ces suspensions caténaïres.

M. Bandeen: Oui.

Le président: Monsieur Bloomfield, pour une question supplémentaire.

M. Bloomfield: Je tiens simplement à faire une brève remarque. Le CN envisage fort probablement une troisième voie entre Windsor et Toronto, au minimum, car il a insisté pour que nous construisions un pont à trois voies, à l'ouest de London, lorsque je faisais partie du Comité responsable des routes du comté.

M. Ellis: Non, il n'y aurait pas une troisième voie. On est en train de construire un pont à Belleville.

Une voix: Voilà qui est intéressant.

M. Bandeen: Je suppose que tout dépend qui paye la construction de ce pont.

Le président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci monsieur le président. Je voudrais avoir certaines informations au sujet de l'aménagement des terrains de la société de chemin de fer, dans le centre de Toronto. Je vous ai entendu expliquer, lors d'une session antérieure, ce que vous feriez si le centre de congrès devait être construit sur votre terrain. Pourriez-vous cependant me dire ce que vous allez maintenant faire, après la réaction tellement négative du conseil municipal, à l'égard du programme général qui avait été soumis, il y a quelques années? Je ne sache pas que l'on ait présenté d'autres solutions. Pourriez-vous me mettre au courant?

M. Bandeen: Le programme présenté il y a quelques années, en collaboration avec le CP, s'appelait Metro Centre et représentait un projet très global et extrêmement coûteux. Je pense que l'une des meilleures décisions du conseil municipal de Toronto, pour les deux sociétés de chemins de fer, fut précisément de rejeter ce projet car, au moment où nous en aurions commencé la construction, les frais de départ auraient été tellement élevés que nous aurions dû payer des centaines de millions de dollars et qu'il nous aurait fallu attendre 15 ans avant de commencer à récupérer notre argent. J'estime donc que le maire Crombie et ses associés nous ont rendu un service immense en rejetant ce projet. Évidemment, ces terrains sont restés inutilisés pendant de nombreuses années et nous avons mis les autorités en garde quant à ce qui se produirait, et qui s'est réellement produit, c'est-à-dire des constructions périphériques, le long des routes existantes. Ceci est évidemment très néfaste car les voies d'accès au lac, à partir de Toronto, sont coupées. Cela dit, dans sa sagesse, le conseil municipal avait rejeté le projet.

Un comité a donc été créé, ensuite, pour examiner la situation. Je ne puis vous en donner la composition exacte mais je sais qu'il comprend des représentants des municipalités locales et des deux sociétés de chemins de fer, par l'intermédiaire de leurs sociétés foncières. Ce comité, appelé Comité d'utilisation des terrains des sociétés de chemins de fer, a

[Texte]

what kind of development you should have, who is going to pay the relocation costs and what are you going to do about GO, who wants to put a railway grade separation in there—if you can feature the cost of that, because of the long distances that you have to go back in order to maintain a grade that the railways can handle. This committee, I understand, is about to report some time this year, after a great deal of study, so we are looking forward to seeing it. We have had a representative on it and gone through their various periods of gestation in coming forward with a report.

In the meantime, we are continuing to develop the peripheral area. We do not think we have a whole lot of choice, and this convention centre is a nice complement to the tower. It gives added revenue there for tourist and sightseers. It gives us an opportunity, perhaps to have a hotel presence in Toronto. It is difficult to run a hotel chain in Canada when you do not have a hotel in one of the principal financial and commercial cities of the country.

Mr. Fisher: Can you give me some idea further about the tower? How much money it has made? Whether it is paying off its debts on time? And what you project in terms of 1980-81?

Mr. Bandeen: The tower has made money in the narrow sense of the word, if you take the investment in it as being mainly equity. It has covered its cost, it has had a return to the capital. It is not a big return, as I remember, it is a modest return, but each year gets better because its costs are sunk. Every other cost in the country, including the cost of tickets to that, are going up. We follow the Ontario amusement tax abatement up. It used to be that whenever it was \$2.50 or less you did not pay an amusement tax. They put it up to \$3. We followed them—I think it is \$3.50. As they keep putting that up, we will follow them up. The economics of it get better each year and the costs are there and fixed. We make a profit on the restaurants and the fast-food areas, and also on the total observation and, of course, the principal reason for the tower was telecommunications and that has worked very well. We have added another FM station within the last few months. We are pleased with the tower, and the results of the tower, and the financial results are getting better each year. I think it will have a great future.

Mr. Fisher: One last question: You mentioned the last time you were here that you had lodged complaints about Crombie Park, and that they were not just pro forma complaints, they were pretty serious efforts to stop that kind of housing next to your track. Are you looking at housing now on the other side over by the tower? Would that be included in the plans that you are considering with the city officials?

Mr. Bandeen: That is one of the things that is being discussed, low-rise and high-rise residential, but that is for zoning purposes. We are at the stage now where they are going to try to recommend a zoning and the coverage that can be allowed and all the other elements that go into real-estate development. We are not anywhere near a proposition for building there, and I cannot anticipate that that will come for

[Traduction]

examiné ce que l'on devrait faire avec ces terrains, le type de densité qu'il faudrait y prévoir, qui paierait les frais de réaménagement, ce que deviendrait le système GO de la région de Toronto, et cetera. L'un des problèmes principaux concerne l'aménagement de voies de niveau séparé, ce qui serait extrêmement coûteux, du fait des très longues distances en jeu et des pentes. Je crois savoir que ce comité devrait soumettre son rapport cette année, rapport que nous attendons avec impatience. Cela dit, l'un de nos représentants a participé au débat.

Entretemps, nous continuons à aménager les secteurs périphériques. Nous n'avons de toute façon pas beaucoup de choix et ce centre de congrès représente un complément assez utile pour la Tour. Il permettra en effet d'y augmenter les recettes touristiques. En outre, il nous donnera la possibilité d'avoir un hôtel dans le centre de Toronto. Il est en effet difficile de gérer adéquatement une chaîne hôtelière, au Canada, si l'on n'a pas un hôtel dans l'un des principaux centres financiers et commerciaux du pays.

M. Fisher: Pourriez-vous me donner plus d'informations au sujet de la Tour? Combien d'argent vous a-t-elle rapporté? Réussissez-vous à payer ses dettes à temps? Quelles sont vos prévisions, pour 1980-1981?

M. Bandeen: Si l'on prend la notion de profit dans son sens le plus strict, c'est-à-dire en se basant sur l'idée que l'investissement réalisé constitue un élément d'actif, la tour a fait certains profits. Certes, ces profits ne sont pas énormes mais ils augmentent chaque année, puisque les coûts de construction n'entrent plus en jeu. Par contre, le prix des tickets pour y avoir accès ne cesse d'augmenter, comme d'ailleurs tout le reste. Les augmentations suivent le niveau de dégrèvement de la taxe ontarienne sur les loisirs, c'est-à-dire que le prix a augmenté lorsque ce dégrèvement est passé de \$2.50 à \$3.00. Aujourd'hui, le dégrèvement est de \$3.50 et nos prix augmentent en conséquence. Comme les coûts d'origine sont fixes, le rendement augmente chaque année. De plus, les restaurants sont rentables, tout comme les services de télécommunications fournis par la tour, ce qui était d'ailleurs la principale raison de sa construction, au départ. Ces derniers mois, nous y avons ajouté une autre station MF. Donc, les résultats financiers de ce projet sont de plus en plus positifs et continueront à s'améliorer.

M. Fisher: Une dernière question. Lors de votre dernière comparaison, vous nous aviez dit que vous aviez déposé une plainte au sujet du parc Crombie, c'est-à-dire que vous faisiez des efforts assez déterminés pour obtenir l'interruption de la construction résidentielle près de votre voie ferrée. Qu'en est-il cependant des résidences situées de l'autre côté, près de la tour? Est-ce que ce secteur est inclus dans les plans que vous examinez avec les responsables municipaux?

M. Bandeen: Oui. Nous examinons le type de construction résidentielle qu'il faudrait y autoriser, par voie de zonage, c'est-à-dire des constructions de maisons ou des constructions de tours résidentielles. Nous en sommes au point où nous allons bientôt recommander un règlement de zonage, ainsi que toutes les autres dispositions relatives à l'aménagement de ce secteur. Par contre, nous sommes encore loin de la date à

[Text]

some time. But, certainly, we are very conscious of the noise at track level if you build residential areas immediately adjacent to the railway track.

• 2120

Mr. Fisher: Okay, that is what I wanted to know.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to cover two or three areas here if I can, very quickly. I am interested in the superinsulated rail cars that you talked about. I forget the term you used.

Mr. Bandeem: Supertherm.

Mr. Mayer: Supertherm; okay. Presumably you are looking at this because there is an advantage in terms of cost. Can you give me some kind of an idea, percentage-wise, what the advantage would be? You do not have to run reefers and refrigeration units and that kind of thing, but presumably they would cost more in terms of initial price. Am I right on that?

Mr. Bandeem: No, not necessarily. And there are no moving parts, if you wish, that you have to repair. A mechanical reefer obviously is mechanical; it is refrigeration. The same with heating so you have the possibility of either one of them failing en route and causing severe damage. With supertherm, if it works you are out of that. They put it in, it is totally the responsibility of the shipper to determine the load, determine the weight, determine the heat or coldness that he puts it in at, and then we move it. This cuts down on our responsibilities, it reduces the possibility for damage, and as long as we can move the car in the allotted time it is a much better way, from our viewpoint.

Mr. Mayer: Have you had good experiences so far with the trailers you have been using? You mentioned that you have been using some of those.

Mr. Bandeem: Yes, we have had good experiences. We are just getting our feet wet.

Mr. Mayer: The reason I ask is that I am from Manitoba and I think we have a tremendous potential to produce several vegetable crops, mainly potatoes. Our markets would obviously be in eastern Canada and that seems to be a very attractive kind of proposition.

The Chairman: You mean central Canada.

Mr. Mayer: Excuse me; central Canada, Mr. Chairman.

Mr. Bandeem: You are not going to send potatoes to eastern Canada, I hope, although I see that Mr. McCain is going to have to buy some American to satisfy his demands.

Mr. Mayer: As a matter of interest, we did ship some potatoes—I will get a plug in here for Manitoba potatoes—from Manitoba to New Brunswick to be processed and they

[Translation]

laquelle nous proposerons réellement de commencer la construction. En effet, ce secteur pose des problèmes de bruit assez considérables, puisqu'il est immédiatement adjacent à la voie ferrée.

M. Fisher: Très bien, c'est tout ce que je voulais savoir.

Le président: Merci, monsieur Fisher.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Je commencerai par poser des questions sur les wagons superisolés, dont vous avez parlé. Je ne me souviens plus du mot que vous avez employé.

M. Bandeem: Supertherm.

M. Mayer: C'est cela. Je suppose que vous envisagez d'utiliser ces wagons parce qu'ils seraient moins coûteux, à long terme. Pourriez-vous cependant nous donner une idée, en pourcentage, des avantages qu'ils offrent, par rapport aux wagons traditionnels? Certes, ils n'auront pas besoin d'unités de réfrigération, entre autres, mais je suppose qu'ils coûteront plus à l'achat, n'est-ce pas?

M. Bandeem: Pas nécessairement. Évidemment, ils n'auront pas de pièces mobiles, ce qui signifie que les réparations seront beaucoup moins fréquentes qu'avec les unités réfrigérantes. C'est la même chose pour le chauffage. Avec des wagons traditionnels, les unités de chauffage ou de réfrigération peuvent tomber en panne n'importe quand, entraînant des dégâts considérables. Si le système supertherm fonctionne, ce problème est éliminé. Ce sera alors l'expéditeur qui aura la responsabilité complète de déterminer la charge, le poids, la température, etc. Quand à nous, nous ferons uniquement le transport. Ceci réduit non seulement nos responsabilités mais également les possibilités de dégâts. Il nous reviendra simplement d'assurer le transport dans les délais prévus, ce qui correspond beaucoup mieux à notre vocation.

M. Mayer: Avez-vous déjà fait des tests, avec certains de ces wagons?

M. Bandeem: Oui, ils ont été très positifs mais nous ne faisons que commencer.

M. Mayer: Si je m'intéresse à cela, c'est parce que je viens du Manitoba et que je pense que ces wagons seront très utiles pour transporter vers les marchés de consommation de l'est les légumes que nous pourrions produire dans la province, surtout les pommes de terre, pour lesquelles nous avons un énorme potentiel.

Le président: Vous voulez parler du Canada central.

M. Mayer: Veuillez m'excuser, monsieur le président, c'est exactement cela.

M. Bandeem: J'espère que vous ne serez pas obligé d'envoyer des pommes de terre vers l'est, bien que je croie savoir que M. McCain va devoir en acheter aux États-Unis, pour satisfaire à la demande.

M. Mayer: Si l'on me permet de faire un peu de publicité pour les pommes de terre du Manitoba, je vous dirai que nous

[*Texte*]

took them because of the quality of the potatoes that came from Manitoba.

I said I would get a plug in.

The Chairman: We do not mind that, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I would also like to ask you this: I do not know whether or not you have been following it, but there is a bill that is just about through the House to convert the Post Office to a Crown corporation, and one of the concerns a lot of people had was how the Post Office would define what mail is. The concern there is what is happening or what is likely to happen in terms of electronic mail. I know you people are in the telecommunications business and I wonder what your thoughts are in terms of CN's involvement in electronic mail in the future. Would you care to comment on that, sir?

Mr. Bandeen: Yes, we were very concerned and we followed it with a great deal of interest. Mr. Franklin, who is over at the side, is now vice-president of accounting and finance of CN, and he has just come from the telecommunication side. He was the vice-president there.

If it is possible, Mr. Chairman, would Mr. Franklin answer the question?

The Chairman: Very definitely. Microphone No. 1, please, Mr. Franklin.

Mr. Robert C. Franklin (Vice-President, Finance, Canadian National Railways): Thank you.

CNCP Telecommunications have been in the electronic mail business for some time. They started about six or seven years ago with electronic mail in association with the Post Office, called Telepost. They are introducing enhancements to that service, have been for the last five years, and have a new service coming out. I believe it is in trial service now.

Mr. Mayer: So you people are definitely looking at that market as a means of providing a service. I think the concern about the bill was that the Post Office would be in a position to define what is mail, and also to maintain a monopoly over what they define as mail. I think that was a concern for a lot of people who are in the electronic mail business.

Am I right in saying that Canada has a fairly good position in terms of being competitive around the world with electronic mail? Is that a fair comment?

Mr. Franklin: Yes, that is true. Canada has one of the most efficient telecommunication services in the world and is a leader in electronic mail. And it is true; CNCP, along with other members of the telecommunications industry, did present briefs on the proposed Canada Post Office act because of that very concern which you have expressed.

Mr. Mayer: Would you be in a position then to provide facilities to the Post Office to make use of your ability to transmit electronic messages to the Post Office as we convert more to electronic mail?

Mr. Franklin: Yes, we have a complete communications network in Canada now. It could provide both the communications and the switching systems that are required for electronic mail.

[*Traduction*]

en avons déjà envoyé au Nouveau-Brunswick car les clients étaient très satisfaits de leur qualité.

Comme je l'ai dit, c'était simplement un message publicitaire.

Le président: Nous l'acceptons volontiers, monsieur Mayer.

M. Mayer: Je voudrais maintenant aborder un autre problème. Vous savez probablement que la Chambre est sur le point d'adopter un projet de loi destiné à transformer le ministère des Postes en société de la Couronne et que l'un des problèmes qui se sont posés, à cet effet, concernait la définition que cette société adopterait pour le mot «lettre». Le problème qui se pose, dans ce contexte, est relié à l'impact que cette définition pourrait avoir sur le courrier électronique. Puisque vous vous occupez de télécommunications, je me demande si vous avez quelque chose à nous dire là-dessus.

M. Bandeen: Oui. Nous avons suivi ce débat avec beaucoup d'intérêt. M. Franklin, qui m'accompagne, est maintenant vice-président de la comptabilité et des finances du CN mais, auparavant, il était vice-président des télécommunications.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je le laisserai répondre à cette question.

Le président: Sans problème. Veuillez vous avancer à la table des témoins, monsieur Franklin.

M. Robert C. Franklin (vice-président, Finances, CN): Merci.

Notre société de télécommunications CN-CP s'occupe de courrier électronique depuis environ six ou sept ans, puisque c'est alors qu'elle a mis sur pied, en collaboration avec le ministère des Postes, le service Téléposte. En outre, elle est sur le point de lancer un nouveau service, qui fait actuellement l'objet d'essais.

M. Mayer: Donc, ce marché vous intéresse directement. Le problème qui se posait avec le projet de loi était que la Société des postes pourrait adopter une définition du courrier destinée à protéger son monopole sur toutes sortes de courrier. Je me demande donc si cela vous préoccupe, puisque vous vous occupez de courrier électronique.

Avant que vous ne répondiez, est-il exact de dire que le Canada est fortement concurrentiel, sur le plan mondial, en ce qui concerne le courrier électronique?

M. Franklin: C'est exact. Le Canada jouit de l'un des services de télécommunications les plus efficaces au monde et est à l'avant-garde du courrier électronique. D'ailleurs, le CN-CP, ainsi que d'autres sociétés de télécommunications, ont présenté des mémoires au Comité chargé d'examiner le projet de loi sur la Société nationale des postes.

M. Mayer: Seriez-vous en mesure de fournir des équipements à la Société des postes, afin qu'elle puisse s'occuper de transmission de messages électroniques, puisque nous avançons de plus en plus dans cette voie?

M. Franklin: Oui, nous avons un réseau de communication très complet, dans tout le pays. Nous pourrions fournir non seulement les systèmes de communication mais également les

[Text]

• 2125

The Chairman: Jim Daniels will make sure it works.

Mr. Franklin: Yes, absolutely.

Mr. Benjamin: Get him off there.

Mr. Bandeen: He seems to be immensely popular. He has been a very good advertisement for CNCP.

Mr. Mayer: One other brief question, Mr. Chairman, and I will stop. In terms of VIA Rail, you talked previously this afternoon about some kind of a guaranteed service with coal companies as far as shipping coal is concerned. Would you be amenable to some kind of a contract with VIA Rail that would have an incentive in it in terms of a bonus for both additional passengers and performance as far as being on time is concerned, those kinds of things? Do those kinds come up for discussion with VIA Rail in arriving at rates for the services that you provide to VIA?

Mr. Bandeen: We have an incentive now for on-time performance with VIA. It is part of the contract. I have forgotten how the amount of money that is to be returned to us as an incentive is determined. I believe it comes from the payments that we make to VIA for passes by our operating employees, all of our employees, and we have the right to earn some or all of that back on the basis of our on-time performance. The last time I looked at it, we were getting about 75 per cent of our money back because of on-time performance. Now that was before the cold winter hit us and before the snow hit eastern Canada in the last two or three weeks. But in the summertime of the year, in spring, summer and fall, we were getting approximately 75 per cent of the eligible money back. It is not a whole lot of money; I think the total is about \$10 million a year. And we were earning it back at about a three-quarters rate.

Mr. Mayer: What about a difference in rate based on increased passengers or increased passenger miles?

Mr. Bandeen: That is not really our responsibility. You see, VIA is the one that sets the rates, markets, the whole thing. All we do is move the trains for them at an agreed-upon schedule and an agreed-upon time. So we have control over the reliability of the scheduling; they are the ones that have to set the rates and do their marketing.

Mr. Mayer: But presumably there would be some kind of economies of scale in the system if you could attract more passengers. And if you are both involved, VIA in selling the service and providing the cars, and you in providing the track and pulling them, I am presuming there should be some additional revenue to be shared. Is that a fair comment or not?

Mr. Bandeen: I do not think we should share it. VIA determines the number of cars they want on a train and then they go out and try to get as many passengers as they can in it; so they should get the total reward for whatever success they have. Our job should be to run these on the schedule that we

[Translation]

systèmes de répartition qui sont nécessaires pour le courrier électronique.

Le président: Jim Daniels s'assurera que tout cela marche bien.

M. Franklin: Absolument.

M. Benjamin: Donnez-lui la responsabilité des postes.

M. Bandeen: Il semble être très populaire. Sa publicité pour le CN-CP a été très efficace.

M. Mayer: Une dernière question, monsieur le président. Tout à l'heure, vous avez parlé d'une sorte de service garanti, offert aux sociétés productrices de charbon, pour transporter leur produit. Seriez-vous disposé à passer un contrat identique avec la société VIA, afin de l'inciter à transporter plus de passagers et à fournir des services plus efficaces? Ces facteurs sont-ils pris en considération lorsque vous discutez de vos tarifs avec VIA Rail?

M. Bandeen: Nous avons déjà un système d'incitation, qui fait partie de notre contrat avec VIA. Je ne sais plus quelle est la somme d'argent qui doit nous être rendue, du fait de ce système. Je crois que cette somme est déduite des paiements que nous faisons à VIA pour les laissez-passer accordés à tout notre personnel opérationnel. En d'autres mots, nous récupérons une partie ou la totalité de cette somme lorsque nous rendons des services dans les délais prévus. La dernière fois que j'ai examiné ces chiffres, je crois que nous récupérons environ 75 p. 100 des sommes en jeu. C'était avant l'hiver et avant les tempêtes de neige, dans l'Est. Pendant les autres saisons, cependant, nous récupérons environ 75 p. 100. Cela ne fait cependant pas beaucoup d'argent, puisque le total ne dépasse pas environ 10 millions de dollars par an, dont nous récupérons les trois-quarts, environ.

M. Mayer: Pourquoi ne pas prévoir des tarifs différents, en fonction du nombre de passagers ou du nombre de milles-passagers?

M. Bandeen: Nous n'avons pas réellement de responsabilité dans ce domaine, puisque c'est VIA qui fixe ses propres tarifs. Tout ce que nous avons à faire c'est d'assurer que les trains que nous gérons pour la société rendent les services exigés. Cependant, nous ne contrôlons pas les horaires et les taux, par exemple.

M. Mayer: Je suppose toutefois que vous pourriez réaliser des économies d'échelle si vous pouviez transporter plus de passagers. Puisque les deux sociétés sont responsables, c'est-à-dire que VIA vend les services et fournit les wagons et que le CN fournit les voies ferrées et assure le transport, je suppose que vous pourriez partager les recettes supplémentaires qui en découleraient, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Je ne pense pas que nous devrions le faire. C'est VIA qui détermine le nombre de wagons qu'il faut accrocher à chaque train et qui a ensuite la responsabilité d'attirer le plus de passagers possible. VIA doit donc recevoir le profit complet du succès de cette activité. Notre seule

[Texte]

have agreed to with VIA and that they have agreed to with us, and if we can do that or better it then that is fine. If we fall behind it, and there are very complicated rules on this, then we do not get the additional money.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would like to put a question or two myself, if I may. You can refuse to answer this one if you wish, Dr. Bandeén. I am simply asking for an opinion.

Do you believe there is a future in Canada for rail passenger service?

Mr. Bandeén: I would like to be very careful on answering that one. With the set-up that we have now, with the taxation and with the financing or underwriting of the competitive modes of transportation that exists in Canada, I cannot foresee in the immediate future any possibility of rail passenger service being operated on an economic basis. Saying that does not mean there is not a future for passenger, because indeed that is a decision that will have to be made by the government and the people of Canada. If they want passenger service and they require it, and they weigh the pluses and minuses of underwriting air and highway travel and decide they wish also to underwrite passenger, then there is indeed a future, and a very prosperous future, for passenger. To the best of my knowledge, that is the decision that has been made now, and the underwriting of VIA, to the extent that it is being underwritten, indicates a desire to have a good passenger service.

The Chairman: I could pursue that one further but I will not. I want time to give just a minute to CN Express. I hesitate to flog it any more than it has been flogged, but I am sure some of my colleagues here will not mind.

• 2130

In your undertaking, as I interpreted one of your answers today, to review the CN Express offices in Atlantic Canada, it seems to me you said you undertook to review Campbellton, Sydney and Charlottetown. My understanding was that you had undertaken to review the whole can of worms, if you like, in Atlantic Canada. That was my understanding.

I am putting a question specifically now on behalf of my colleague from Madawaska-Victoria, Mr. Corbin, who cannot be here because he is serving on the second most important committee of the House at the moment, the Constitution Committee. He asked me if I would ask you whether or not you are in fact reviewing the situation at Edmundston, and on my own behalf I would like to ask if you are reviewing the situation at Newcastle, particularly in view of the fact that the Newcastle office has already been closed for more than two months.

Mr. Bandeén: I think I undertook to take a look at the total maritime picture and the various terminals that it is suggested be closed. We have taken a look and reviewed them all and the

[Traduction]

responsabilité est que les trains arrivent à l'heure, conformément à notre accord avec VIA. Évidemment, si nous pouvons faire encore mieux, c'est très bien pour tout le monde. Par contre, si nous avons des retards, nous ne recevrons pas les incitations prévues, du fait de l'application de règles très compliquées. Les incitations prévues, du fait de l'application.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Si vous me le permettez, je voudrais poser une question ou deux. Vous pouvez refuser de répondre à la première, si vous le voulez, monsieur Bandeén, puisque je vous demanderais un avis personnel.

Pensez-vous que le transport des passagers par chemin de fer a un avenir, au Canada?

M. Bandeén: Je voudrais faire très attention à la réponse que je vais vous donner. Considérant le système actuel, c'est-à-dire, surtout, le système fiscal et le financement indirect des autres modes de transport, je ne pense pas que le transport de voyageurs par chemin de fer puisse être économique, dans un avenir immédiat. Cela ne signifie cependant pas que ce genre de service n'a pas d'avenir, puisqu'il s'agit en fait d'une décision du gouvernement et de la population. Si l'on veut un service voyageur, et si l'on est prêt à tenir compte des avantages et désavantages qu'il y a à financer indirectement le transport routier et le transport aérien, on doit se préparer à accorder le même type d'avantages au transport par voie ferrée, et, dans ce cas, l'avenir peut être très prospère. À ma connaissance, c'est précisément la décision qui a été prise, dans la mesure où le financement partiel accordé à la société VIA reflète le désir d'avoir de bons services de transport des voyageurs par chemin de fer.

Le président: Je pourrais aller plus loin sur le même sujet mais je ne le ferai pas. Je voudrais en effet aborder maintenant le CN Express. Je sais que beaucoup de reproches ont déjà été faits au CN à ce sujet, et j'hésite à continuer dans la même veine mais je suis certain que mes collègues ne m'en voudront pas.

Si j'ai bien compris votre réponse de tout à l'heure, vous vous êtes engagé à examiner les activités des bureaux de CN Express dans les provinces atlantiques, c'est-à-dire de Campbellton, Sydney et Charlottetown.

Cependant, je voudrais vous poser une question au nom de mon collègue de Madawaska-Victoria, M. Corbin, qui ne peut pas participer à la séance aujourd'hui car il fait partie du deuxième comité le plus important, en ce moment, c'est-à-dire le Comité sur la Constitution. Il voudrait savoir si vous allez examiner également la situation à Edmundston et, quant à moi, je voudrais savoir si vous ferez de même à Newcastle, étant donné que ce bureau est fermé depuis plus de deux mois déjà.

M. Bandeén: Je me suis engagé à examiner la situation dans l'ensemble des provinces maritimes, et, surtout, pour les bureaux qui pourraient être fermés. Évidemment, ceux qui

[Text]

ones that come to the top for detailed review are indeed Charlottetown, Sydney and Campbellton, primarily because of their size, the size of their staffs and the significance of the traffic moving through them. However, I have not seen the results of this review.

I apologize for having been out of Montreal for a considerable length of time off and on, and I hope to get the results of all this next week. I think I cautioned at the time, and I would like to caution so again, that I do not want to raise false hopes in the breasts of the people involved, but I think we are going to concentrate in great detail on the three that have been mentioned frequently tonight. We are also taking a look at the others and seeing how the patterns fit together, and I should have a report on that early next week.

The Chairman: One final question. You are going to arrange contracts with local trucking firms in those areas where express service is being closed out. The concern I have with regard to that is whether or not you are really going to have any control in that contract over the manner in which the person or the firm with whom you sign the contract functions. For instance, will that contract contain penalties for failing to deliver on time, or incentives for delivering ahead of time? For instance, in the Miramichi area, automobile dealers requiring parts used to get them overnight from Saint John, and it is now taking two to three days to get the same parts. That, by the way, is not the same level of service. So I would like to know, and I think it is important for the people in these areas to know, whether you are going to negotiate contracts that you can enforce, or whether you are going to be at the mercy and the whim of the firm with whom you make the contract.

Mr. Bandeen: I cannot give your first-hand evidence on that. I must confess not to have seen copies of the contracts or even talked to the people negotiating, but I would be absolutely amazed if we do not negotiate contracts that we can enforce. The best way to enforce a contract is usually to change the contractor if he indeed does not perform. I will certainly look into it, and if there is anything different on that I will come back to you.

The Chairman: You are right that you will probably be in trouble.

Yes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I did not want to interrupt your question, but would you allow a supplementary to yours?

The Chairman: Oh yes, I think we can be that flexible.

Mr. Benjamin: It is a double-barrelled supplementary . . .

The Chairman: I would have thought it would be, yes.

Mr. Benjamin: . . . on what you raised regarding the inter-line contracts.

CN's material said that the shippers would pay a combination rate of CN plus add-on rate, but when you were before the committee before you aid shippers would pay the CN through-rate, origin to destination, even if part of the trip was on interline.

[Translation]

font l'objet de l'étude prioritaire sont ceux de Charlottetown, Sydney et Campbellton, à cause de leur taille et de l'importance du trafic dont ils s'occupent. Cela dit, je n'ai pas encore vu les résultats de l'étude.

Je vous demande de m'en excuser, c'est parce que j'ai souvent été éloigné de Montréal, ces derniers temps. J'espère pouvoir jeter un coup d'œil là-dessus la semaine prochaine. Toutefois, comme je l'avais dit l'autre fois et comme je tiens à le répéter aujourd'hui, je ne voudrais pas susciter d'espoir injustifié chez ceux qui s'intéressent à cette question. Nous allons néanmoins nous intéresser en particulier aux trois qui ont été mentionnés le plus souvent ce soir. Nous examinerons aussi la situation des autres et j'aurai un rapport là-dessus au début de la semaine prochaine.

Le président: Une dernière question. Vous allez passer des contrats avec les sociétés de camionnage local dans les régions qui seront dépourvues de service express. Je me demande cependant si vous allez être en mesure de contrôler les activités des personnes ou entreprises avec lesquelles vous allez signer des contrats. Ainsi, ces contrats contiendront-ils des pénalités pour les livraisons en retard ou, au contraire, des incitations pour les livraisons à l'avance? Je vous demande cela parce que, dans le temps, dans la région de Miramichi, les vendeurs d'automobiles qui avaient besoin de pièces détachées pouvaient les recevoir, pendant la nuit, de Saint-Jean. Aujourd'hui, il leur faut attendre deux ou trois jours. Le service qu'ils reçoivent n'est donc plus du tout de la même quantité. Je voudrais donc savoir, au nom des populations de ces régions, si vous allez avoir le moyen de faire respecter vos contrats ou si vous serez à la merci des entreprises?

M. Bandeen: Malheureusement, je ne connais pas personnellement cette situation. En effet, je n'ai pas encore vu de copie de ces contrats et je n'ai pas discuté avec les gens qui sont chargés de les négocier. Je serais cependant extrêmement surpris si nous n'étions pas en mesure de faire respecter nos contrats. La meilleure méthode, pour ce faire, est généralement de changer l'entreprise si l'on n'est pas satisfait des résultats. Cela étant, j'examinerai la situation personnellement et, si j'ai quelque chose à ajouter, je vous en ferai part.

Le président: Je dois vous dire que vous aurez probablement des difficultés.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne voudrais pas vous interrompre mais puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Certainement.

M. Benjamin: En fait, c'est une question supplémentaire double.

Le président: Je n'en suis pas surpris.

M. Benjamin: Elle concerne également ces contrats.

Les documents du CN indiquent que les expéditeurs paient un tarif combiné c'est-à-dire le tarif du CN auquel on ajoute une surcharge. Cependant, lors d'une comparution précédente, vous aviez dit que les expéditeurs paieraient le tarif du CN, du

[Texte]

Mr. Bandeen: They would have a CN waybill from origin to destination. If I said CN rate I was wrong. There will be a waybill and we will have the responsibility for the movement. It will be one waybill covering the shipment from origin to destination, even if it is picked up by the interline. I am sorry.

• 2135

Mr. Benjamin: We will check the minutes. Perhaps I misunderstood you. I understood that there would be a one-through rate, but now we are getting add-on rates. May I fire the second barrel of my question, Mr. Chairman. I was under the impression that your review and reconsideration was not of just the Atlantic provinces. But if I was wrong in what I understood, surely you would take into the reconsideration review points in northern Ontario and Manitoba and some other parts of Canada where they have either none at all or only little alternative service.

Mr. Bandeen: We have said from the very beginning, Mr. Benjamin, that if there is no alternative service, we are going to provide them with the service. We have undertaken that from Day One. There are five major groups of places which are not served by road and not served by truck, one of them being northern Manitoba; there is one in northern British Columbia also. I do not have the others offhand. There are some in northern Ontario. We have undertaken to look after them from Day One and we intend to do that.

As I remember it, my commitment, was to look at the Atlantic region, the maritime region, because Newfoundland is not involved . . .

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Bandeen: . . . and we have done that. We certainly have not redone the work on the rest of the country. There are no areas in the maritimes that are not served by road.

The Chairman: Such as they are.

Mr. Bandeen: It is the one part of the country that has all our rail lines duplicated by a road or highway service.

Mr. Benjamin: The roads are as bad as the tracks.

The Chairman: Worse in northern New Brunswick. In fact, truckers pay a 25 per cent surcharge on insurance to truck on roads in northeastern New Brunswick. Mr. Mazankowski had asked to raise a point of order, I believe.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. Before I do, just one short question, if I may.

The Chairman: I think we will indulge you on that, yes.

Mr. Mazankowski: Dr. Bandeen, you indicated that you had been to New York for some money and that you had acquired some funding at 14 per cent. Have you ever borrowed money

[Traduction]

point de départ au point de livraison, même si une partie du trajet concernait une voie intermédiaire.

M. Bandeen: Ce que je voulais dire, c'était que les expéditeurs auraient un connaissance du CN du point de départ au point d'arrivée. Je ne voulais pas dire qu'ils paieraient le tarif du CN. Il s'agira simplement d'un seul connaissance, du point d'origine au point de destination, même si le trajet n'est pas direct.

M. Benjamin: Nous vérifierons le procès-verbal. Peut-être vous aie-je mal compris. Je pensais qu'il y aurait un tarif unique, mais maintenant j'ai compris qu'il y aurait des surcharges. Puis-je passer à la deuxième partie de ma question, monsieur le président? J'avais cru comprendre que votre étude ne porterait pas seulement sur les provinces atlantiques. Si je m'étais trompé à ce sujet, seriez-vous prêt maintenant, à entreprendre le même type d'étude pour le nord de l'Ontario et le Manitoba, ainsi que pour d'autres régions du pays où il n'y a pas du tout de service ou des services de remplacement fort limités?

M. Bandeen: Nous avons dit dès le départ, monsieur Benjamin, que nous assurerions le service là où il n'y a pas de solution de remplacement. Nous nous sommes engagés à cela dès le départ. Il y a 5 secteurs principaux qui ne sont pas desservis par la route et ne reçoivent donc pas de service de camionnage, 2 d'entre eux étant le nord du Manitoba et le nord de la Colombie-Britannique. Je crois que le Nord de l'Ontario est également sur cette liste. Nous avons donc l'intention comme nous l'avions dit au début, d'assumer ces services.

Si je me souviens bien, je m'étais engagé à examiner la situation des provinces de l'atlantique parce que Terre-Neuve n'est pas . . .

M. Benjamin: C'est exact.

M. Bandeen: . . . et nous l'avons fait. Par contre, nous n'avons pas refait tout pour l'ensemble du pays. Il n'y a pas de régions dans les maritimes qui ne soient pas desservies par la route.

Le président: Si l'on peut appeler cela des routes!

M. Bandeen: C'est la seule région du pays où toutes nos voies ferrées sont doublées par des routes.

M. Benjamin: Mais les routes sont en aussi mauvaise état que les voies ferrées.

Le président: Dans le Nord du Nouveau-Brunswick, elles sont pires. En fait, les camionneurs paient 25 p. 100 de plus pour être assurés lorsque leur camion utilise les routes du Nouveau-Brunswick. M. Mazankowski voulait faire un rappel au règlement, je crois.

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président. Avant cela, puis-je poser une brève question?

Le président: Je pense que nous pouvons l'accepter.

M. Mazankowski: Vous avez dit, monsieur Bandeen, que vous aviez obtenu des fonds, à New York, à 14 p. 100. Avez-vous cependant déjà emprunté de l'argent à la province

[Text]

from the Province of Alberta, specifically the Alberta Heritage Trust Fund?

Mr. Bandeen: No, we have not. We have been in discussion with them and there have been indications from them that they would look favourably on a loan to us. We may very well go back to them later this year, because we expect to have to raise another \$300 million-plus this year to cover our anticipated capital expenditures, and the Heritage Fund is one of the sources we are looking at.

Mr. Mazankowski: On the point of order, Mr. Chairman, which arises in part from the suggestion you made, I must say that I really am appalled at the costs and the implications involved in the destruction of the bridge, and the tremendous cost to CN and to other people who endured shipping disruptions and the costs that were associated with it. I am wondering, Mr. Chairman, as you suggested, whether as a committee we might not be able to take a look at this? We need to see whether there is anything that we might in terms of recommending a course of action perhaps to the Minister of Transport. It may very well be a fact of course, that it has been looked at, and there is not anything that can be done but we are keenly interested in the welfare of the transportation industry in this country, and I must say I find it grossly unfair that, given the damage that was sustained . . .

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Mazankowski: . . . and the fact that there is little or no recourse, I consider it really unfair to a Canadian company, Crown corporation or otherwise, that there is no realistic recourse of action. I am wondering whether you might not consider that as chairman and perhaps in discussion with the Clerk.

I am not sure what we have in terms of research for our committee, but I think this is an area we as a Committee should really take a look at. From the standpoint of benefiting from some research assistance perhaps this kind of work could be going on at the same time as we are doing other work in our committee. Perhaps even the Library of Parliament might be asked to look at this. I think it is very important.

If we do nothing about it now, it will get tossed aside, swept under the rug and, who knows, we might have another incident like that with the same kind of results and consequences. I am wondering whether you might take it upon yourself seeing as how you did suggest it originally, perhaps to look into the matter.

• 2140

The Chairman: I will comment, but Mr. Benjamin wants to speak to that too.

Mr. Benjamin: On Mr. Mazankowski's point of order, I agree entirely, whether it is a Crown corporation or a private company. The only way CNR could get even with the Japanese would be to send a CNR ship to Japan, knock down one of their bridges, leave them \$1 million, and come home.

The Chairman: They might not get away with it, though.

[Translation]

de l'Alberta, c'est-à-dire, plus particulièrement, au Alberta Heritage Trust Fund?

Mr. Bandeen: Non. Nous avons eu des discussions à cet effet et on nous a fait comprendre qu'une demande de notre part serait examinée d'un œil très favorable. Il se peut fort bien que nous y ayons recours plus tard dans l'année, car nous pensons qu'il nous faudra obtenir \$300 millions de plus, cette année, pour couvrir nos dépenses en capital. Si tel est le cas, nous examinerons cette possibilité.

Mr. Mazankowski: Mon rappel au règlement, monsieur le président, concerne l'une des suggestions qui ont été faites plus tôt. Je dois dire en effet que je suis vraiment abasourdi par l'énormité des coûts, pour le CN et pour les utilisateurs, ainsi que par les conséquences de la destruction du pont. Ne serait-il pas possible de réexaminer cela, monsieur le président? Peut-être notre Comité pourrait-il faire des recommandations à ce sujet au ministre des Transports? Évidemment, il est fort possible que l'analyse ait déjà été effectuée et qu'il n'y ait rien d'autre à faire. Cependant, nous sommes particulièrement intéressés par la santé de notre industrie du transport et je dois dire que je trouve absolument injuste, étant donné les dégâts subis . . .

Une voix: Bravo!

Mr. Mazankowski: . . . qu'il n'y ait plus de recours. Cela serait tout à fait injuste pour les entreprises canadiennes, privées ou publiques. Ne pourriez-vous donc pas envisager cette demande, monsieur le président, peut-être après en avoir discuté avec le greffier?

Je ne sais pas si notre mandat nous permettrait d'effectuer une telle analyse mais je pense que nous devrions le faire. Peut-être pourrions-nous demander l'aide de la Bibliothèque du Parlement, afin d'effectuer les recherches nécessaires, parallèlement à nos autres responsabilités. Je crois en effet que cela est très important.

Si nous ne réagissons pas, tout se fera discrètement et nous pourrions fort bien nous retrouver avec un autre accident ayant les mêmes conséquences. Étant donné que vous en aviez fait la suggestion tout à l'heure, peut-être pourriez-vous voir ce qu'il serait possible de faire.

Le président: Avant de vous répondre, je donnerai la parole à M. Benjamin, qui voudrait s'exprimer à ce sujet.

M. Benjamin: Je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit M. Mazankowski, qu'il s'agisse d'une société publique ou privée. Évidemment, si le CN voulait se venger, il serait obligé d'envoyer l'un de ses bateaux au Japon pour démolir l'un de leurs ponts. Le CN leur donnerait un million de dollars et reviendrait.

Le président: Ils ne s'en tireraient peut-être pas aussi facilement.

[Texte]

Mr. Benjamin: But in addition to the point Mr. Mazankowski raises, I think the whole matter of public liability in all kinds of mishaps in transportation, no matter what mode, is something we could look at, and specifically the point Mr. Mazankowski raises. If there is some way under estimates or a reference from the Government House Leader that we could spend some time on it during February, when we will not have much before us, I think it would be a great idea.

The Chairman: Mr. Bloomfield and Mr. Fisher.

Mr. Bloomfield: Mr. Chairman, I like the suggestion made by Mr. Mazankowski, but I was sitting here thinking, back in my municipal life the township had \$3 million coverage and the county had \$5 million coverage and here we are talking about Canada with \$1.25 million. It is ridiculous. I think we would be well advised to look into it.

The Chairman: Mr. Fisher, did you wish to comment on this too?

Mr. Fisher: I think it is a great idea. I would like to follow up the idea of going to the Library of Parliament. It seems to me the task forces that have been working have been able to do that. Surely we can make a call on the same services.

The Chairman: It would take them too long.

I just might point out, as Mr. Benjamin knows, we had a general discussion on the types of things our committee should be doing in our last subcommittee meeting, and we talked about asking for a general reference from the House to take some in-depth looks at various aspects of transportation in Canada, and this is one of the things I should like to discuss. It is the purpose for calling the subcommittee meeting for next Tuesday, and it is one of the things I would like to discuss in more detail there. Obviously, if the committee wishes to look into any aspect of transportation, I am prepared to go to the Government House Leader seeking such a reference, and we will, of course, have to devise our strategy at the time. That will be done in consultation with the subcommittee as well, and the committee will be kept informed of what the subcommittee is doing so we will be moving in concert.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a further point of order on business the subcommittee might consider—the submission that has been made to us by the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers on CN Express. I would hope the steering committee will look at that. Again, if it means only submitting an interim report to the House on the CNR's annual statement for us to be enabled to continue our terms of reference, I think we should go into their submission, in spite of what Mr. Bandeen has said to us, or because of it, and to allow ourselves more time only make an interim report and then later on a final report on the CN's annual report. I would like to urge that this matter also be considered by the steering committee as a matter for the committee to consider under our present term of reference—the CNR's annual report.

[Traduction]

M. Benjamin: Je crois néanmoins que le problème de la responsabilité publique, dans tous les cas d'accidents de transport, quel qu'en soit le mode, devrait faire l'objet de notre analyse détaillée. Cela est particulièrement vrai pour le sujet mentionné par M. Mazankowski. Si nous pouvions nous occuper de cela pendant le mois de février, lorsque nous n'aurons pas beaucoup de travaux, je pense que cela serait une excellente idée.

Le président: M. Bloomfield puis M. Fisher.

M. Bloomfield: J'apprécie la suggestion de M. Mazankowski, monsieur le président, mais, en même temps, je me souviens que, lorsque je travaillais pour une municipalité, celle-ci avait une assurance de trois millions de dollars et le comté lui-même avait une assurance de 5 millions de dollars. Or, nous apprenons que le Canada a une assurance de 1.25 millions de dollars. C'est absolument ridicule. Je crois qu'il faudrait revoir tout cela.

Le président: Monsieur Fisher, voudriez-vous parler du même sujet?

M. Fisher: Je pense que c'est une excellente idée. Je voudrais d'ailleurs appuyer l'idée d'avoir recours à la Bibliothèque du Parlement. Il me semble que les comités spéciaux ont pu profiter de ses services et je pense que nous pourrions faire de même.

Le président: Cela lui prendrait trop longtemps.

Je voudrais signaler tout de suite, comme le fait M. Benjamin, que nous avons eu une discussion d'ordre général, lors de la dernière réunion du sous-comité, des activités futures de notre comité. Ainsi, nous avons envisagé de demander à la Chambre un mandat général qui nous permettrait d'examiner en détail des aspects particuliers des problèmes de transport au Canada. La question qui vient d'être mentionnée pourrait être étudiée dans le cadre d'un tel mandat. J'ai l'intention de réunir le sous-comité mardi prochain et c'est l'une des choses qui seront soumises à la discussion, à ce moment-là. Évidemment, si le comité veut examiner un problème quelconque de transport, je suis prêt à en demander le mandat au leader du gouvernement en Chambre, après quoi nous élaborerons la stratégie appropriée. Le sous-comité va donc discuter de cela et j'informerai le comité des résultats de cette discussion.

M. Benjamin: Je voudrais faire une autre remarque, monsieur le président. Il s'agit du mémoire qui nous a été adressé par la Fraternité canadienne des cheminots, employés du transport et autres ouvriers, au sujet du CN Express. J'espère que le Comité directeur examinera ce mémoire avec sérieux et, si cela signifie que nous soyons obligés de ne soumettre qu'un rapport intérimaire à la Chambre des communes, au sujet des finances du CN, afin de préserver notre mandat, je pense que nous devrions le faire, malgré ce que nous a dit M. Bandeen, ou à cause de ce qu'il nous a dit. En d'autres mots, nous devrions nous donner le temps suffisant, en soumettant un rapport intérimaire. Je demanderais également que ce problème soit soumis au Comité directeur, afin d'envisager de le faire étudier par notre comité, dans le cadre de son mandat actuel relatif au CN.

[Text]

The Chairman: We will discuss that at Tuesday's meeting as well, Mr. Benjamin, at 11:00 a.m.

Mr. Mayer: One brief suggestion, if I could. I do not know whether it is possible or not, but the Wheat Board is responsible to Parliament through the Minister of Transport, and I am wondering if it would be possible to get a reference to get the Wheat Board in front of us as a result of that. I know the Wheat Board is not a government department and does not really operate in terms of estimates, but they recently announced that there was a deficit in the oat pool which will involve the expenditure of some government money. I wonder if the Chairman would take it upon himself to bring that up at the steering committee meeting, to see if there is a possibility of getting a reference to bring the Wheat Board in front of us.

The Chairman: It seems to me the Wheat Board is usually called before the Agriculture Committee. Anyway, we will discuss it, by all means, at the subcommittee.

Mr. Mayer: We had the Wheat Board in front of the Transport Committee last year, with Mr. Mazankowski there beside them as Minister of Transport.

The Chairman: Okay.

Mr. Benjamin: He was providing the estimates for them.

• 2145

The Chairman: All right. We will definitely look at it. Before adjourning the meeting I want, of course, to thank Dr. Bandeen and the other witnesses who were here. I know the day was long, but to us it was worth it, and I know that you are off to some business in Europe in the near future. I want to wish you bon voyage. I think there is a lot of enthusiasm in this committee for matters of transportation, and we look forward with that enthusiasm to having you back on your 1980 report. I hope you can look forward to it with the same enthusiasm, Dr. Bandeen.

Thank you very much.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Nous discuterons également de cela lors de la réunion de mardi, monsieur Benjamin, à 11 heures.

M. Mayer: Je voudrais faire une suggestion. Puisque la Commission du blé relève du ministre des Transports, je me demande si nous ne pourrions pas la convoquer. Je sais qu'il ne s'agit pas là d'un organisme gouvernemental et qu'il ne soumet donc pas de budget comme les ministères mais je me souviens que la Commission a récemment annoncé qu'il y aurait un déficit dans le «pool» de l'avoine, exigeant des crédits gouvernementaux. Le président peut-il s'engager à soumettre également ce problème au Comité directeur, afin d'envisager de convoquer la Commission du blé?

Le président: Il me semble que cette Commission témoigne généralement devant le Comité de l'Agriculture. Quoi qu'il en soit, je soumettrai le problème au sous-comité.

M. Mayer: La Commission du blé a déjà témoigné devant le comité des Transports, l'an dernier, lorsque M. Mazankowski était ministre.

Le président: Très bien.

M. Benjamin: C'est parce que le ministre présentait le budget de la Commission.

Le président: Très bien. Nous examinerons cette question. Avant de lever la séance, je voudrais remercier à nouveau M. Bandeen et les personnes qui l'accompagnaient. Je sais que la séance a été longue mais, pour nous, elle a été très utile. Puisque vous partez très bientôt en Europe, je tiens à vous souhaiter bon voyage. Vous avez constaté que les membres du Comité portent un intérêt considérable aux problèmes de transport et vous pouvez être certains que cet intérêt n'aura pas diminué lorsque vous reviendrez nous soumettre votre rapport pour 1980.

Merci beaucoup.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

From the Canadian National Railways:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. John Gratwick, Vice-President, Corporate Affairs.

At 3:30 p.m.

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer,
Canadian National Railways.

At 8:00 p.m.

From the Canadian National Railways:

Dr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. G. M. Cooper, Vice-President and Secretary;
Mr. Robert C. Franklin, Vice-President, Finance.

A 9 h 45 du matin

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;
M. John Gratwick, vice-président, Affaires générales.

A 3 h 30 de l'après-midi

M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de
fer nationaux du Canada.

A 8 heures du soir

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;
M. G. M. Cooper, vice-président et secrétaire général;
M. Robert C. Franklin, vice-président, Finance.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Thursday, March 12, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le jeudi 12 mars 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Supplementary Estimates (C) 1980-81—Votes
10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (C) 1980-1981—Crédits
10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c et 92c sous la rubrique
TRANSPORTS

INCLUDING:

The Fourth Report to the House

Y COMPRIS:

Le quatrième rapport à la Chambre

APPEARING:

Mr. Robert Bockstael, M.P.,
Parliamentary Secretary to
the Minister of Transport

COMPARAÎT:

M. Robert Bockstael, député,
secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

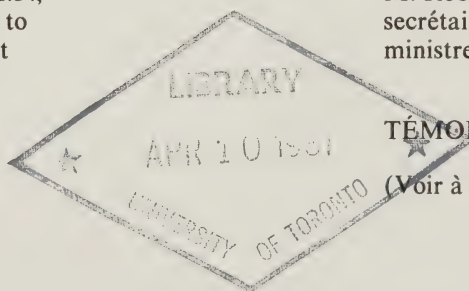
(Voir à l'endos)

First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin
Bockstael
Bujold
Campbell (*LaSalle*)
Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Fisher
Forrestall
Gass

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

Hargrave
Mazankowski
Mayer
McKnight

McRae
Penner
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, March 11, 1981:

Mr. Forrestall replaced Mr. Oberle.

On Thursday, March 12, 1981:

Mr. McKnight replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);
Mr. Bujold replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*);
Mr. Bockstael replaced Mr. Harquail;
Mr. McRae replaced Mr. Bloomfield.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 11 mars 1981:

M. Forrestall remplace M. Oberle.

Le jeudi 12 mars 1981:

M. McKnight remplace M. Reid (*St. Catharines*);
M. Bujold remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*);
M. Bockstael remplace M. Harquail;
M. McRae remplace M. Bloomfield.

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, March 4, 1981

ORDERED,—That Transport Votes 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 4 mars 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c et 92c, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, January 27, 1981

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its permanent Order of Reference section 38(1.1) contained in An Act respecting Canadian National Railways, Chapter C-10, Revised Statutes of Canada 1970, as amended by Chapter 34, 1977-78 Statutes of Canada 26-27 Elizabeth II, your Committee has considered the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 and submits an interim report.

Your Committee recommends that the Government consider the advisability of requiring Canadian National Railways to continue the CN Express Service at the minimum of the 1979 level.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 21*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 27 janvier 1981

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi permanent paragraphe 38(1.1) de la Loi concernant les Chemins de fer nationaux du Canada, chapitre C-10 des Statuts révisés du Canada 1970, modifiée par le chapitre 34 des Statuts du Canada de 1977-1978, 26-27 Elizabeth II, votre Comité a étudié le rapport annuel du Canadien National pour l'année 1979 et présente son rapport intérimaire.

Votre Comité recommande que le Gouvernement étudie la possibilité d'obliger les Chemins de fer nationaux du Canada à continuer d'assurer le service des Messageries du CN au niveau minimal de 1979.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 21*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

Maurice A. Dionne

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 12, 1981
(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:36 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Mayer, Mazankowski, McKnight, McRae and Turner.

Other Member present: Mr. Thomson.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

The Order of Reference, dated Wednesday, March 4, 1981, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c for the fiscal year ending March 31, 1981, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Committee considered Votes 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c under TRANSPORT.

Mr. Bockstael and Mr. Kroeger made statements and, with the witnesses, answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(37)

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Gass, McKnight, Penner and Turner.

Appearing: Mr. Robert Bockstael, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration and Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated March 4, 1981 relating to the Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1981. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 12, 1981, Issue No. 23*).

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 MARS 1981
(36)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Mayer, Mazankowski, McKnight, McRae et Turner.

Autre député présent: M. Thomson.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 4 mars 1981:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c et 92c, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient déférés au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le Comité étudie les crédits 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c et 92c sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Bockstael et M. Kroeger font des déclarations puis, avec les témoins, répondent aux questions.

A 17 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(37)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Forrestall, Gass, McKnight, Penner et Turner.

Comparaît: M. Robert Bockstael, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 4 mars 1981 portant sur le budget supplémentaire (C) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981. (*Voir procès-verbal du jeudi 12 mars 1981, Fascicule n° 23*).

The Committee resumed consideration of Votes 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c under TRANSPORT.

The Parliamentary Secretary and the witnesses answered questions.

At 9:52 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:45 o'clock a.m., Tuesday, March 17, 1981.

Le Comité reprend l'étude des crédits 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c et 92c sous la rubrique TRANSPORTS.

Le secrétaire parlementaire et les témoins répondent aux questions.

A 21 h 52, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 17 mars 1981, à 9 h 45.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 12, 1981

• 1537

*[Texte]***The Chairman:** Order, please.

By resolution of this committee, we can hear evidence so long as representatives of both the government and the Official Opposition parties are here. There are far more than that here; in fact, there are representatives of the three parties. So we will proceed with the hearing of evidence.

I might point out to members of the committee that we have two subcommittee reports which have not yet been concurred in. When I see a quorum, I propose to revert to the concurrence in subcommittee reports so we can get that matter cleared from the agenda.

Our order of reference, dated Wednesday, March 4, 1981, reads as follows:

That Transport Votes 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c and 92c for the fiscal year ending March 31, 1981 be referred to the Standing Committee on Transport.

So we have before us Supplementary Estimates (C), 1980-81, Votes 10c, 15c, and 36c for Marine Transportation Program; Vote 65c, Air Transportation Program; and Votes 70c, 75c, and 92c, Surface Transportation Program.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Vote 10c—Marine Transportation—Operating expenditures—\$1

Vote 15c—Marine Transportation—Capital expenditures—\$4,165,000

Vote 36c—Atlantic Pilotage Authority—To ratify the application of appropriations—\$1

A—Department—Air Transportation Program

Vote 65c—Air Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 70c—Surface Transportation—Operating expenditures—\$2,462,118

Vote 75c—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

Vote 92c—Payments to the Canadian National Railway Company—\$1

The Chairman: The proper procedure, of course, is to consider one vote at a time. In the interest of efficiency of time, I would propose that, by unanimous consent of the committee, we proceed and allow members to raise any vote they wish, since we have the parliamentary secretary, the deputy minister, and the three administrators of the various programs with us. They should be prepared to deal with any and all questions.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 12 mars 1981

*[Traduction]***Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Conformément à la résolution que nous avons adoptée, nous pouvons entendre les témoignages dès que des représentants et du parti du Gouvernement et du parti de l'Opposition officielle sont présents. Nous avons plus qu'il nous faut puisqu'il y a des représentants des trois partis. Nous allons donc commencer.

J'aimerais vous signaler que deux rapports du sous-comité n'ont pas encore été approuvés. Dès que nous aurons le quorum, je me propose de les mettre aux voix afin que cette question soit réglée.

Notre ordre de renvoi en date du mercredi 4 mars 1981 est le suivant:

Que les crédits 10c, 15c, 36c, 65c, 70c, 75c, et 92c des Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1981, soient renvoyés devant le Comité permanent des transports.

Nous sommes donc saisis du Budget supplémentaire (C), 1980-1981, crédits 10c, 15c et 36c—Programme des transports par eau; crédit 65c—Programme des transports aériens; et crédits 70c, 75c et 92c—Programme des transports de surface.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Crédit 10c—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—\$1

Crédit 15c—Transports par eau—Dépenses en capital—\$4,165,000

Crédit 36c—Administration de pilotage de l'Atlantique—Pour ratifier l'affectation de crédits—\$1

A—Ministère—Programme des transports aériens

Crédit 65c—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget et contributions—\$1

A—Ministère—Programme de transports de surface

Crédit 70c—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—\$2,462,118

Crédit 75c—Transports de surface—Subventions inscrites au Budget—\$1

Crédit 92c—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada—\$1

Le président: La procédure normale veut, bien entendu, que nous étudions ces crédits un par un. Pour aller plus vite, je propose, si vous y consentez unanimement, d'autoriser les députés à faire porter les questions sur n'importe lequel de ces crédits étant donné que sont présents le secrétaire parlementaire, le sous-ministre et les trois administrateurs de ces programmes. Ils devraient pouvoir répondre à toutes les questions.

[Text]

• 1540

If the committee agrees, I will call all the votes together rather than one at a time. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

TRANSPORT

A—Department—Marine Transportation Program

Budgetary

Vote 10c—Marine Transportation—Operating expenditures—To authorize the deletion—\$1

Vote 15c—Marine Transportation—Capital expenditures—To authorize the transfer—\$4,165,000

Vote 36c—Atlantic Pilotage Authority—To ratify the application of appropriations, in the—\$1

A—Department—Air Transportation Program

Budgetary

Vote 65c—Air Transportation—The grants listed in the Estimates and contributions—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Budgetary

Vote 70c—Surface Transportation—Operating expenditures—To extend the purposes of—\$2,462,118

Vote 75c—Surface Transportation—The grants listed in the Estimates—\$1

Vote 92c—Payments to the Canadian National Railway Company (CN) in accordance with—\$1

The Chairman: I would like to welcome the Parliamentary Secretary, Mr. Bockstael—and I do not think we need long introductions. With him of course is the Deputy Minister, Mr. Kroeger; the Air Administrator, Director, Mr. McLeish; The Surface Administrator, Mr. Giroux and the Marine Administrator, Mr. Sinclair. We all will note, of course, that Mr. Sinclair got a lot of publicity in the last two or three days. I do not know if he was referred to by name: Unfortunately, I guess it was not the same Gordon Sinclair. Anyway, welcome, Mr. Bockstael and gentlemen from the department.

We will proceed then to an opening statement if there is an opening statement. Do you have an opening statement, Mr. Bockstael.

Mr. Robert Bockstael (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): A very brief statement, Mr. Chairman. It was indicated to the steering committee that the minister could not be here today, but he will attend the meetings of the Transport Committee next Tuesday. In the meantime, he has asked me to replace him here at this meeting as we are looking at the supplementary estimates.

Members who have a great deal of experience with transport realize that this is a usual event, that as the year draws to a close there are corrections or adjustments to be made in the budgets as circumstances have an effect on different accounts. Some of them have not been expended while others have had a shortfall, and the process today is mainly a system of transfers from one account to another to meet the demands that could

[Translation]

Si vous êtes d'accord, je mets donc tous les crédits en délibération. D'accord?

Des voix: D'accord.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports par eau

Budgétaire

Crédit 10c—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—Pour autoriser la radiation—\$1

Crédit 15c—Transport par eau—Dépenses en capital—Pour autoriser le versement—\$4,165,000

Crédit 36c—Administration de pilotage de l'Atlantique—Pour ratifier l'affectation de crédits—\$1

A—Ministère—Programme des transports aériens

Budgétaire

Crédit 65c—Transports aériens—Subventions inscrites au Budget et contributions—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Budgétaire

Crédit 70c—Transports de surface—Dépenses de fonctionnement—Pour étendre la portée—\$2,462,118

Crédit 75c—Transports de surface—Subventions inscrites au Budget—\$1

Crédit 92c—Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) conformément au—\$1

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue au secrétaire parlementaire, M. Bockstael. Je ne crois pas nécessaire de faire de longues présentations. L'accompagnent, le sous-ministre, M. Kroeger; l'administrateur des transports aériens, M. McLeish; l'administrateur des transports de surface, M. Giroux; et l'administrateur des transports par eau, M. Sinclair. Nous nous souviendrons tous, bien entendu, que M. Sinclair a eu beaucoup de publicité au cours des deux ou trois derniers jours. Je ne sais si son nom a été véritablement cité. Malheureusement, je crois qu'il ne s'agit pas du même Gordon Sinclair. De toute manière, bienvenue, M. Bockstael et messieurs du ministère.

Nous commencerons donc par la déclaration préliminaire, s'il y en a une. Avez-vous une déclaration préliminaire, monsieur Bockstael?

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Une toute petite déclaration, monsieur le président. Le comité directeur a été informé que le ministre ne pourrait être présent aujourd'hui, mais qu'il assisterait aux réunions du Comité mardi prochain. Entre-temps, il m'a demandé de le remplacer, s'agissant du budget supplémentaire.

Les députés connaissant bien les transports comprendront que cela n'a rien d'extraordinaire, l'année se terminant, les circonstances imposent que des rectifications ou des ajustements soient apportés aux différents postes budgétaires. Certains s'avèrent insuffisants alors que d'autres sont excédentaires. Cet exercice budgétaire d'aujourd'hui consiste à transférer les crédits d'un poste à un autre pour satisfaire des demandes

[Texte]

not have been anticipated, especially in a year where there was a change of government, and there may have been some delay in putting certain programs into operation, and therefore the intended or anticipated expenditures in those areas have not been met. In other areas there is a need for a transfer. And this is what we will deal with. We are ready, along with the people from the department who have the authority to deal with this, to answer questions for you.

Thank you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: I wonder if the parliamentary secretary or any of the officials could go into the \$1 votes? It might save some questioning. I hope you have some explanation for the transferring of funds from one place to another—the reasons for it. It might save some questioning later. I appreciate the parliamentary secretary is trying to be brief but I think we should have more than that from him or from the officials for openers.

The Chairman: Mr. Benjamin, I would submit that you can elicit that same information when your turn for questioning arrives. However, I will allow the parliamentary secretary, if he wishes to make a brief reply, to do so, but it is not really a point of order; it is a question.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I raised that point myself, that there are a number of \$1 votes. This is a technique that the accounting system asks for in making transfers; that is to use funds from one authorization by transferring them into another. It is a process that has been invoked to balance the estimates near their completion.

Mr. Kroeger, please elaborate on that point.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Chairman, the \$1 votes that we have in the estimates for this department fall in the usual categories. One category is authorizing transfer of funds, which had previously been authorized by Parliament for use for one purpose, to another purpose rather than allocating new funds. We have several of those.

Parliamentary approval is also required for any deletion of debt, and we have a vote of that kind, for example, under Marine Transportation; it is a debt of \$26,000. There is one other one which involves the ratification, I think, of some payments that were made in the past having to do with pilotage. But there are no what could be called legislative changes; we are not seeking to amend any acts through these estimates, or anything of that kind. All of the \$1 items relate to financial administration in one way or another.

• 1545

The Chairman: Thank you. We will now proceed with the questioning. As usual, I will allow 20 minutes for the first

[Traduction]

qui n'avaient pu être prévues, surtout en cette année où il y a eu un changement de gouvernement ayant pu entraîner des retards dans l'application de certains programmes et, par conséquent, empêchant dans certains domaines que certaines dépenses soient faites, et nécessitant un transfert dans d'autres. C'est ce que nous faisons aujourd'hui. Nous sommes prêts, avec les responsables de ces différents programmes, à répondre à vos questions.

Merci.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: Le secrétaire parlementaire ou les fonctionnaires pourraient-ils nous donner un peu plus de détails sur les crédits de \$1? Cela pourrait éviter que nous posions certaines questions. Si vous pouviez nous donner quelques explications sur ces transferts, sur les raisons de ces transferts, cela pourrait éviter que nous posions certaines questions. Je sais que le secrétaire parlementaire essaie d'être bref mais je pense qu'il devrait nous donner, lui ou ses fonctionnaires, un peu plus de détails, pour commencer.

Le président: Monsieur Benjamin, vous pourrez fort bien demander ce genre de renseignements lorsque votre tour de poser des questions viendra. Néanmoins, je permettrai au secrétaire parlementaire de vous répondre brièvement s'il le souhaite, bien qu'il ne s'agisse pas véritablement d'un rappel au Règlement, mais d'une question.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'ai moi-même posé cette question. Il y a un certain nombre de crédits de \$1. C'est une technique requise par le système de comptabilité pour assurer ces transferts. Cela permet de transférer les crédits autorisés d'un poste budgétaire à un autre. C'est une technique utilisée pour équilibrer le budget à la fin de l'année financière.

M. Kroeger peut peut-être apporter certaines précisions.

Le président: M. Kroeger.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre, ministère des Transports): Monsieur le président, les crédits de \$1 que nous avons dans le budget du ministère relèvent des catégories habituelles. L'une d'elles autorise le transfert de fonds approuvés pour un poste budgétaire par le Parlement à un autre poste plutôt que d'allouer de nouveaux fonds. Nous en avons plusieurs de ce genre.

L'approbation parlementaire est également requise pour tout effacement de dettes et nous avons un crédit de ce genre dans le programme des transports par eau; il s'agit d'une dette de \$26,000. Il y a un autre crédit portant sur la ratification de certains paiements faits dans le passé et concernant le pilotage. Il n'y a aucun changement qu'on pourrait considérer comme législatif; nous n'essayons pas de modifier certaines lois par le biais de ce budget. Tous ces crédits de \$1 se rapportent, d'une manière ou d'une autre, à l'administration financière.

Le président: Merci. Nous allons maintenant passer aux questions. Comme d'habitude, je donnerai 20 minutes au

[Text]

questioner from each party and 15 minutes for subsequent questioners. We will begin with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I have at a later stage a couple of specific questions which would be somewhat supplementary to a general question with respect to proposed increases, or rumoured increases, in wharfage charges for the Port of Halifax, which was opened up late this afternoon during Question Period. But for the present may I for a moment or two get into this question of \$1 charges and try to put on the record some of our growing concerns with respect to it?

The supplementary estimates, as you know, Mr. Chairman, are presented during the fiscal year for the purpose of either increasing expenditures or changing the purposes of previously voted funds. Although there is no set rule as to the number of times the government may present supplementary estimates to the House, the norm in recent years has been three and we number them (A), (B) and (C). Unlike the main estimates, there is no requirement as to the date by which they must be presented to the House; the supplementary estimates are deemed to have been reported back to the House not later than three sitting days before the final sitting or the last allotted day of the current period. The supply periods, as I am sure you are aware, end December 10, March 26 and June 30.

The significance, of course, of the March 26 date is that these and other supplementary estimates will be deemed to have passed not later than March 23 and, as you know, from today's date that leaves very little time for an in-depth look at the government's third whack at estimates for the year.

Occasionally, Mr. Chairman, the government has delayed bringing in its supplementary estimates, with the result that very often little time is left to examine them in committee before the reporting deadline. This has been a source of some friction between government and the opposition and there is literally nothing that opposition MPs can do, other than complain on the floor of the House.

Beauchesne lists five specific purposes for which supplementary estimates may be presented:

- (1) for a further grant to an existing service, in addition to the sum already appropriated,
- (2) for a new expenditure on behalf of a newly-enacted statute,
- (3) to meet the cost created by an unexpected emergency,

(4) to transfer funds from one Vote to another, which of course is one of the areas that gives us extraordinary concern, as the Parliamentary Secretary will be aware.

(5) or, to extend the purposes of a Vote, which is the other area of principal concern.

This purpose, that of extending the purposes of a vote, is used to accomplish a variety of objectives, including modifications to existing appropriations acts, amendments to non-

[Translation]

premier intervenant de chaque parti, puis 15 minutes aux intervenants suivants. Nous commencerons avec M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aurais plus tard quelques questions précises à poser se rattachant à la question plus générale des propositions d'augmentation ou des rumeurs d'augmentation des frais de quai dans le port d'Halifax dont il a été question cet après-midi au cours de la période des questions. Pour le moment, j'aimerais m'arrêter à cette question des crédits de \$1 et indiquer certaines des inquiétudes croissantes qu'ils nous posent.

Comme vous le savez, monsieur le président, les budgets supplémentaires sont présentés pendant l'année financière dans le but soit d'accroître les dépenses, soit de modifier l'objectif des dépenses déjà approuvées. Bien qu'il n'y ait pas de règle fixe quant au nombre de fois où le gouvernement peut présenter de tels budgets supplémentaires à la Chambre, la norme jusqu'à présent a été de trois portant les lettres A), B) et C). Contrairement au budget principal, il n'y a pas de date exigée quant à leur présentation à la Chambre; les budgets supplémentaires sont considérés avoir été renvoyés à la Chambre au plus tard trois jours de séances avant la dernière séance ou le dernier jour alloué pour la période courante. Vous n'ignorez pas que les périodes d'approvisionnement prennent fin le 10 décembre, le 26 mars et le 30 juin.

Bien entendu, la signification de cette date du 26 mars est que ces budgets supplémentaires seront considérés avoir été adoptés au plus tard le 23 mars et par conséquent, étant donné la date d'aujourd'hui, cela nous laisse très peu de temps pour étudier à fond la dernière intervention budgétaire du gouvernement pour cette année.

A l'occasion, monsieur le président, le gouvernement a retardé l'introduction de ces budgets supplémentaires, le résultat étant que très souvent il reste peu de temps aux comités pour les étudier avant la date limite. C'est à l'origine de certaines frictions entre le gouvernement et l'opposition, et les députés de l'opposition ne peuvent pratiquement rien faire si ce n'est se plaindre à la Chambre.

Le *Beauchesne* énumère cinq raisons précises de présentation de budgets supplémentaires:

- (1) pour une contribution supplémentaire à un service existant, s'ajoutant à la somme déjà affectée,
- (2) pour une nouvelle dépense à la suite de la promulgation d'une nouvelle loi,
- (3) pour défrayer les dépenses provoquées par un besoin urgent inattendu,
- (4) pour virer des fonds d'un crédit à un autre,

ce qui, bien entendu, est une de ces raisons qui nous donnent énormément d'inquiétudes comme le secrétaire parlementaire le sait.

- (5) pour étendre les objectifs d'un crédit.

Autre raison qui nous cause bien des inquiétudes.

Cette extension des objectifs d'un crédit sert à accomplir toutes sortes de choses, y compris la modification de lois existantes portant affectation de crédits, l'amendement de lois

[Texte]

money legislation or regulations and contingent spending authorities and loan guarantees. An additional purpose not specifically listed by *Beauchesne* is to write-off or forgive debts owed to the government. Often a \$1 vote is used to transfer funds from one vote to another to extend the purposes of the vote or to write-off a debt. Depending upon the manner in which the \$1 vote is used, parliamentary control over government funds may be either upheld or circumvented. A detailed discussion of the \$1 votes is necessary, in my opinion, though not necessarily within the committee structure but within some structure or some system or instrument that is available to Parliament generally. At a later time, at a later stage, perhaps after the supplementary and the main estimates are completed, it would be our intention to seek a recommendation in one of our reports to Parliament to define the method in which government most frequently uses the \$1 vote. In other words, we are concerned that in recent years it has been used to circumvent the capacity of the committee, or the capacity of the House generally, to examine in depth the items that come under it.

• 1550

I wanted to make that point because there are numerous instances where the Speaker has cautioned, and the Auditor General has commented on what might appear to be inappropriate use or convenience of the \$1 items. I have made that point, and I hope served notice, that later on we would like to look at, in some depth, the way in which transport and perhaps the entire procedure dealing with budgetary estimates is handled. Having said that and having dealt with that, could I ask the Parliamentary Secretary, Mr. Chairman, if he could enlighten us regarding the transfer of a \$26,000 debt: What is the \$26,000 debt, who owes it to us, why did they default and what are the circumstances surrounding it? Not that of itself it is either important or unimportant . . .

Mr. Bockstael: I can answer that question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Forrestall, Jasmin Construction Incorporated owed the Canadian Marine Transportation Administration \$26,009.26. It was the outstanding balance regarding the transportation of some materials to sites in the eastern Arctic during 1969 and 1973—arctic sealifts.

The case went to court and the Federal Court of Canada on January 26 passed a judgment, but the company is insolvent. The Justice Department has advised in a letter dated October 11, 1978 that in view of the circumstances and the unlikelihood that the company would ever become operative again there was no opportunity to collect. Therefore, there is no point in carrying the debt on the books, and it should be written off. This was a recommendation, I believe, by the Auditor General as well, having reviewed that subject. There is no point in carrying a receivable that you know you will never obtain. So on that basis it is being written off.

Mr. Forrestall: Could you give us an equally terse and explanatory comment about the authorization sought under this \$1 transfer to move \$193,000 from Transport Vote 1, and

[Traduction]

ou de règlements sans affectation de crédits, l'autorisation de dépenses d'urgence et la garantie de prêts. Un objectif supplémentaire non mentionné dans la liste du *Beauchesne* est d'effacer ou de radier certaines dettes envers le gouvernement. Souvent un crédit d'un dollar est utilisé pour virer des fonds d'un crédit à un autre, pour étendre les objectifs du crédit ou pour radier une dette. Quelle que soit la manière dont ces crédits de \$1 sont utilisés, le contrôle parlementaire sur les fonds du gouvernement devient impossible. A mon avis, une discussion détaillée des mérites de \$1 est nécessaire. Il n'est pas obligatoire qu'elle se fasse en comité, le parlement doit avoir un moyen de le permettre sous une forme ou sous une autre. Plus tard, une fois l'étude des budgets supplémentaires et du budget principal terminée, peut-être, nous avons l'intention de demander dans un de nos rapports au Parlement que le gouvernement définisse la méthode la plus souvent utilisée pour ces crédits de \$1. En d'autres termes, nous craignons qu'au cours des dernières années cette technique ait été utilisée pour empêcher le comité, ou la Chambre d'une manière générale, d'étudier à fond les postes qu'ils recouvrent.

Je voulais faire cette mise au point car, à de nombreuses occasions, l'orateur, appuyé par les commentaires du vérificateur général, a signalé cette utilisation pouvant être jugée abusive des crédits de \$1. Je vous informe donc que nous aimerions, à une date ultérieure, étudier de plus près les opérations budgétaires des transports et peut-être toute la procédure budgétaire. Cela dit, le secrétaire parlementaire, monsieur le président, pourrait-il me donner quelques explications sur ce transfert d'une dette de \$26,000? A quoi correspond cette dette, qui nous doit cet argent, pourquoi n'y a-t-il pas eu remboursement, quelles sont les raisons? Ce n'est pas l'importance ou l'insignifiance de cette dette qui est en question . . .

M. Bockstael: Je peux répondre à cette question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Forrestall, Jasmin Construction Incorporated devait à l'Administration canadienne des transports par eau \$26,009.26. C'était le solde dû concernant le transport de certains équipements à des sites dans l'Arctique de l'Est entre 1969 et 1973—le transport de grues.

L'affaire est allée devant les tribunaux et la Cour fédérale du Canada, le 26 janvier, a rendu son jugement, mais la compagnie est insolvable. Le ministère de la Justice nous a informés dans une lettre datée du 11 octobre 1978 qu'étant donné les circonstances et l'improbabilité que cette compagnie reprenne ses activités, récupérer cet argent était impossible. Par conséquent, il était inutile de reporter cette dette dans la comptabilité et préférable de la radier. Je crois que le vérificateur général aussi a fait cette recommandation. Il est inutile de faire figurer une créance qui ne sera jamais remboursée. C'est donc pour cette raison qu'elle est radiée.

M. Forrestall: Pourriez-vous nous donner une explication aussi nette et concise au sujet de cette demande pour autoriser par le biais de ce crédit de \$1, le virement au présent crédit de

[Text]

\$11,136,999 from Vote 75, Appropriation Act No. 2, 1980-81 for the purposes of this particular vote?

Mr. Bockstael: The first part of your question, the \$193,000 or five person-years, was to be transferred from the Departmental Administration to the Marine Administration in line with the recommendation of December 5, 1979 to delegate the operations review responsibility to the Marine Administration. This organization was passed as an integration of all audit activities under one senior officer reporting to the Deputy Minister and is still accepted by the department. The transfer of the five person-years to Marine Administration has been finalized. In other words, the internal audit that is to be done, rather than be kept wholly within the administration, is in a review committee, but it is still being done under the administration and reports to the Deputy Minister. And the charge thereof is transferred in this fashion. The operations review group is taken from departmental administration and slotted in a different area so that it can be identified in that fashion.

• 1555

Mr. Forrestall: And what about the \$11,136,999? You will notice that we have gone from \$26,000 up to \$193,000, and then we leap, in a quantitative sense, all the way up to \$11 million, all for a buck.

Mr. Bockstael: There are two other points that affect or bring about that total, Mr. Forrestall. There is an amount of \$1.5 million that is required for emergency repairs to coast guard vessels. They have a list of 11 of those ships, with a total expenditure of \$2.291 million. The offsets were \$791,000, so there is a shortfall of \$1.5 million to cover emergency and other repairs to coast guard vessels. I have a schedule that lists every ship and what damage to hull after grounding, greater damage diagnosed or assessed when a ship was brought into drydock. It goes from ice breakers on through. I can list the names for you, but every one is itemized. The total expenditure is short of \$1.5 million, and that comes under the Vote 10C.

The major item of \$9.637 million is listed as increased cost of services, materials and supplies. In looking at this list, the one that is easy to flag is the increase in fuel for diesel and bunker ships \$5.554 million over what they had estimated when the budget was prepared. There is \$5.554 million for diesel fuel. The rest is in every area: temporary help, lightbuoy servicing, contracts, machinery, equipment rental, food on ships, paint and painting supplies and chemicals, ropes and cordages, cable and chain, electric and electronic lighting and so on. There has been a percentage increase in almost every area: cleaning supplies, uniforms, batteries, gasoline, heating fuel, aircraft rental, building maintenance, snow removal, inspection fees and so on. This comes to \$9.637 million.

[Translation]

\$193,000 du crédit 1^{er} des Transports et de \$11,136,999 du crédit 75 des Transports de la loi numéro deux de 1980-1981 portant affectation de crédits?

M. Bockstael: Ces \$193,000 ou cinq années-personnes devaient être transférés de l'administration centrale à l'Administration des transports par eau conformément à la recommandation du 5 décembre 1979 demandant qu'on délègue la responsabilité des opérations à l'Administration des transports par eau. Cela s'est fait dans le cadre d'une intégration de toutes les activités de vérification relevant d'un fonctionnaire supérieur relevant lui-même directement du sous-ministre. Cette pratique est toujours en vigueur. Le transfert de ces cinq années-personnes à l'Administration des transports par eau est terminé. En d'autres termes, la vérification interne qui doit être faite, plutôt que d'être assurée complètement par l'administration, l'est par un comité d'étude mais toujours dans le cadre de l'administration et sous les ordres du sous-ministre. C'est la raison du virement de ce montant. Le groupe des dépenses a été retiré de la rubrique Administration centrale et affecté au Groupe de la revue des opérations afin qu'on puisse l'identifier plus facilement.

M. Forrestall: Et qu'en est-il des \$11,136,999? Vous remarquerez qu'on est passé de \$26,000 à \$193,000 et l'on fait ensuite un bond jusqu'à 11 millions de dollars, tout cela pour un montant de \$1.

M. Bockstael: Il y a deux autres articles qui entrent en ligne de compte pour en arriver à ce total, monsieur Forrestall. Il y a, par exemple, un montant de 1.5 million de dollars, prévu pour les réparations d'urgence aux navires de la Garde côtière. Onze navires figurent sur la liste, et on a prévu des dépenses totales de 2.291 millions de dollars. Les compensations s'élèvent à \$791,000; il y a donc un déficit de 1.5 millions de dollars, destinés aux réparations d'urgence aux navires de la Garde côtière. J'ai devant moi une liste de tous les bateaux qui donne l'évaluation, pour chacun d'eux, des dommages causés à la coque après l'échouage ou d'autres dommages dont on ne s'est rendu compte qu'après la mise en cale sèche des bateaux. Cette liste couvre toute la gamme des navires, allant des brise-glace aux plus petites embarcations. Si vous le voulez, je peux vous lire toute la liste des noms des bateaux. Les dépenses totales marquent un déficit de 1.5 millions de dollars, et correspondent au crédit 10ç.

Pour ce qui est de la somme de 9.637 millions de dollars, l'article des dépenses le plus important correspond à l'augmentation du coût des services, des fournitures et des approvisionnements. En parcourant rapidement la liste, on remarque tout de suite l'augmentation du coût du diesel et du mazout lourd utilisés pour ravitailler les navires. En effet, on dépasse de 5.554 millions de dollars la somme prévue lors de la préparation du budget. Un montant de 5.554 millions de dollars a été prévu pour le carburant diesel. Le reste de l'argent est réparti entre tous les autres articles des dépenses, à savoir le salaire des employés temporaires, l'entretien des phares et des bouées, les contrats, l'équipement, l'allocation de matériel, la nourriture sur les bateaux, la peinture et les fournitures connexes, les cordes et les cordages, les câbles et les chaînes, les systèmes

[Texte]

When you put those three figures together, the \$9.637 million in increased cost of services, materials and all supplies, the \$1.5 million for emergency repairs to vessels, and a transfer of operations review from departmental administration to the operation review section of \$193,000, it means \$11.330 million.

Mr. Forrestall: It is an awful lot of money for \$1.

I will pass for now, with the singular exception of whether or not the parliamentary secretary could elaborate any further on the subject matter of a question in the House today about proposed increases in port charges in Halifax or St. John, New Brunswick. There are rampant rumours around that it is part of what has driven Dart out of Montreal to Halifax. I wonder if he could comment briefly.

The Chairman: I might point out, Mr. Bockstael, that I certainly understand and share the hon. member's concern, but I am not sure if Supplementary Estimates (C) is the appropriate area.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on that very point, the whole reason for looking at the \$1 item is that I am sure, if I looked at it far enough and in depth enough, I could find some direct relationship to port costs and port charges. I did not want to take the time of the committee by having the parliamentary secretary or his officials read every single item into the record. I could have done that and would have found the excuse to then have gone on to . . .

• 1600

The Chairman: I do not want to nit-pick with the member and I am going to ask the Parliamentary Secretary to give a brief response to the question if he can.

Mr. Bockstael: Mr. Forrestall, a quick look over the list, there is nothing that is specifically applicable to ports.

Mr. Forrestall: There is not? Are you sure?

Mr. Bockstael: Light and buoy servicing contracts is something that is done by the coastguard.

Mr. Forrestall: I will not quibble about it anyway.

Mr. Bockstael: As far as the comment made in the House, I do not have the answer. I would ask Mr. Sinclair if he has anything he would like to advance at this moment on this question.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Mr.

[Traduction]

d'éclairage électrique et électronique, etc. Mais il convient de noter que chaque secteur a connu une augmentation exprimée en pourcentage, qu'il s'agisse du matériel de nettoyage, des uniformes, des piles, de l'essence, du combustible de chauffage, de la location d'aéronefs, de l'entretien des immeubles, de l'enlèvement de la neige, des frais d'inspection, etc. Toutes ces dépenses donnent un total de 9.637 millions de dollars.

Si l'on ajoute ces 9.637 millions de dollars, correspondant à l'augmentation des coûts des services, des matériaux et des fournitures, au 1.5 million de dollars prévus pour les réparations d'urgence aux navires, et si l'on tient compte du transfert de \$193,000 de la rubrique Administration centrale à la rubrique Groupe de la revue des opérations, cela donne un total de 11.330 millions de dollars.

M. Forrestall: C'est beaucoup d'argent pour un crédit de \$1.

Avant de céder la parole à un collègue, j'aimerais poser une dernière question. Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous fournir des précisions au sujet d'une question posée aujourd'hui à la Chambre au sujet du projet d'augmentation des frais portuaires à Halifax ou à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick? Selon les rumeurs qui circulent, c'est en partie à cause de cela que Dart a quitté Montréal pour aller à Halifax. Pourriez-vous nous renseigner un peu là-dessus?

Le président: Monsieur Bockstael, je comprends et je partage vos inquiétudes à ce sujet, mais je ne sais pas si l'on peut étudier une question de ce genre dans le cadre de notre examen du budget supplémentaire.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis certain que si j'étudiais d'assez près cette question du crédit de \$1, je pourrais rattacher cela directement aux coûts et aux frais portuaires. Mais je ne voudrais pas retarder le travail du Comité en demandant au secrétaire parlementaire ou à ses collaborateurs de lire à haute voix chacun des articles des dépenses. J'aurais très bien pu faire cela et j'aurais facilement pu justifier le fait de passer ensuite à . . .

Le président: Je ne veux pas chipoter pour si peu, alors je demanderai au secrétaire parlementaire de répondre brièvement à cette question, s'il est en mesure de le faire.

M. Bockstael: Monsieur Forrestall, en parcourant rapidement la liste, je n'y vois rien qui s'applique tout particulièrement aux ports.

M. Forrestall: En êtes-vous bien certain?

M. Bockstael: C'est la Garde côtière qui est responsable des contrats pour l'entretien des phares et des bouées.

M. Forrestall: Je n'ai pas l'intention de chicaner là-dessus de toute façon.

M. Bockstael: Pour ce qui est du commentaire fait à la Chambre, je ne saurais y répondre. Mais M. Sinclair aimerait peut-être dire quelque chose au sujet de votre question.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration canadienne des transports par eau, ministère des Transports):

[Text]

Chairman, I am not aware of any planned increases in wharfage charges in the ports of Halifax or Saint John.

Mr. Forrestall: All I want to do is kill these dastardly rumours that arise from time to time.

The Chairman: That should do it.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Marine Administration.

The Chairman: Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is very frustrating. I have another third set of supplementary estimates that are designed to rob Peter to pay Paul. Money for the one-dollar items comes from reduced spending in the following areas and I would like an explanation; reduced spending in certain areas that will be spent somewhere else. I know there was a good reason why the President of the United States was here yesterday, one of the reasons is the old restraint and cutback in Treasury Board problems that every minister of the Cabinet has. \$4.9 million reduced spending from Prince Rupert grain facilities infrastructure due to delays in completion of project; \$16.500 million from rail line relocation crossing funds due to reduced and deferred expenditures; \$1.3 million deferred expenditures for acquisition and leasing of grain hopper cars; \$1.3 million reduced expenditures and Prairie branch line rehabilitation contracts. All of these are budget cuts that range from 28 per cent on rail line relocation to 8 per cent on hopper cars and 5 per cent reduction on branch line rehabilitation. \$1.2 million reduced expenditures for ferry and coastal service. And God knows, hey need more not less money.

And then here is one that sounds like it has been priced at Safeways, \$1,999,999 deferred expenditures to urban transit assistance. That is an effective budget cut of 22 per cent off the \$9 million of UTAP funds slotted to urban transit as opposed to the grade crossing fund.

In 1974, the government promised and committed \$290 million funding for urban transit over five years, \$55 million a year. Instead of providing funding for urban transit, they renamed the railway crossing fund the Urban Transit Assistance Plan, UTAP, and money promised in 1974 for urban transit is now being used to pay for the government's ongoing commitment for much needed grade crossings. Out of \$66 million in UTAP funds, which is not enough anyway, that were provided for in the 1980-81 estimates, urban transit will receive \$9 million with the balance for grade crossings. So, instead of the \$55 million which has been committed, promised

[Translation]

Monsieur le président, je ne suis pas au courant d'aucune augmentation prévue pour les droits de quai imposés au port de Halifax et de Saint-Jean.

M. Forrestall: Tout ce que j'aimerais faire, c'est étouffer ces rumeurs qui remontent à la surface de temps en temps.

Le président: Cela devrait suffire.

M. Forrestall: Merci, monsieur l'administrateur des transports par eau.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, tout cela est très frustrant. Il y a un troisième ensemble d'articles dans le budget supplémentaire qui a pour objet de voler l'un pour payer l'autre. L'argent correspondant aux crédits de \$1 provient de la réduction de dépenses dans un certain nombre de domaines et j'aimerais qu'on me fournisse des explications là-dessus. En effet, on réduit les dépenses dans certains secteurs pour consacrer cet argent à autre chose. Je sais que le président américain est venu ici hier pour plusieurs bonnes raisons, dont l'une est le problème des restrictions et des coupures budgétaires imposées par le Conseil du Trésor, et auxquelles doivent faire face tous les ministres du Cabinet. On a par exemple une réduction de 4.9 millions de dollars au titre de l'infrastructure nécessaire pour la manutention et l'entreposage des céréales à Prince Rupert, en raison du retard à terminer le projet; 16.500 millions de dollars au titre du déplacement des lignes ferroviaires et des croisements de chemins de fer, en raison de réductions et de report des dépenses; 1.3 million de dollars des dépenses différées pour l'achat et la location de wagons-trémis pour le transport des céréales; 1.3 million de dollars correspondant à la réduction des dépenses et du montant de contrats correspondant au programme de réparations des lignes secondaires des Prairies... Voilà toute une gamme de coupures budgétaires qui vont de 28 p. 100, pour le déplacement des lignes ferroviaires, à 5 p. 100 pour la réparation des lignes secondaires, en passant par 8 p. 100 pour les wagons-trémis. Et on note également une réduction de 1.2 million de dollars au titre des services de traversier et de cabotage. Et Dieu sait qu'il nous faudrait y affecter plus d'argent, pas moins.

Et il y a encore un autre article, qui semblerait avoir été calculé à Safeways. Il s'agit de 1,999,999 dollars de dépenses différées prévues pour le programme d'aide aux transports urbains. Cela correspond à une réduction de 22 p. 100 du budget de 9 millions de dollars prévus pour le fonds du programme d'amélioration des transports urbains, par opposition au fonds d'amélioration des passages à niveau.

En 1974, le gouvernement avait promis d'affecter 290 millions de dollars à l'amélioration des transports urbains, échelonnés sur une période de cinq ans, ce qui correspond à 55 millions de dollars par an. Mais au lieu d'attribuer ces fonds aux transports urbains, il a rebaptisé le fonds d'amélioration des passages à niveau du nom de Programme d'amélioration des transports urbains (PATU), et l'argent qu'il avait promis en 1974 d'affecter aux transports urbains sert maintenant à payer l'engagement du gouvernement d'améliorer et de faire construire les passages à niveau dont on a tant besoin. Des 66 millions de dollars prévus pour le PATU dans le budget de

[Texte]

since 1974 for urban transit, we are getting \$9 million. Is this only to do with getting the money, or is it a reneging on the part of the government of a commitment given six or seven years ago?

The Chairman: Mr. Bockstael.

• 1605

Mr. Bockstael: First, Mr. Benjamin, the source of funds from UTAP transportation is being used on the Railway Relocation and Crossing Act, where funding requirements have been delayed due to the fact that the provinces and municipalities have been slower than anticipated in coming forward with requests for assistance.

Just a few moments ago, before this meeting started, I had the mayor and the controller of Burnaby, British Columbia on the phone. They have been applying for an overpass since 1975, but their city council has voted it in and voted it out; now they have voted it in again and they are coming up for a CTC hearing. They were promised \$2.5 million for their overpass and they are hoping that it will be in firmly now. The federal government is committed to that amount and will agree to it if the CTC approves the planning and the engineering for that overpass.

The city of Winnipeg, for its Sherbrooke-MacGregor overpass, got permission and agreement from the minister to proceed with \$7.5 million. After they received the approval of same, council promptly voted not to go ahead with the overpass. Now they are talking about using those same funds for other urban transit purposes, but they will have to make a new application for it. So, in the interim, these moneys are being transferred to other uses that are approved and must be carried out at the present time, but the commitment to the Urban Transportation Assistance Program has been extended so that these applications can be met, except in some provinces where the agreement has gone beyond its term, but I will ask Mr. Kroeger to elaborate on that.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, none of the items referred to are budget cuts. They have to do largely with cash flow against estimates that were prepared in the autumn of 1979. In the case of Prince Rupert, the negotiations with the consortium proved to be much more extended than had been expected. Consequently, there were delays in letting the contract for the preparation of the site, so we had an under expenditure there.

UTAP, as the parliamentary secretary has indicated, is simply a matter of the timing of applications. Some provinces have been much slower than others in getting in their applications. There have been procedural delays, sometimes involving CTC hearings, but the government has announced in the past

[Traduction]

1980-1981, qui ne suffisent pas de toute façon, les transports urbains n'en recevront que 9 millions, le reste étant consacré aux travaux relatifs aux passages à niveau. Donc, au lieu de disposer des 55 millions de dollars promis en 1974, nous devons nous débrouiller avec seulement 9 millions de dollars. Y a-t-il un problème au niveau de l'obtention de ces sommes d'argent, ou le gouvernement a-t-il tout simplement décidé de revenir sur une promesse qu'il a faite il y a six ou sept ans?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Tout d'abord, monsieur Benjamin, les fonds du PATU ont été affectés au programme de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer parce que les provinces et les municipalités ont réagi plus lentement que prévu aux demandes d'aide.

Tout à l'heure, quelques minutes avant le début de la réunion, j'ai parlé au téléphone avec le maire et le contrôleur de Burnaby, en Colombie-Britannique. La ville demande la construction d'un viaduc depuis 1975, mais le conseil municipal ne cesse de revenir sur sa décision. Il vient de nouveau de décider de demander la permission de le faire construire et il devra comparaître sous peu devant la CCT. On lui a promis 2.5 millions de dollars pour la construction de ce viaduc et il espère que l'engagement tiendra. Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser ce montant, et lé fera si la CCT approuve les plans de construction du viaduc.

Le viaduc Sherbrooke-MacGregor de la ville de Winnipeg avait été approuvé par le ministre et on avait affecté 7.5 millions de dollars à sa construction. Une fois l'avis officiel d'approbation donné, le conseil municipal a voté de ne pas faire construire le viaduc. Il discute maintenant de la possibilité d'utiliser cet argent pour d'autres programmes de transport urbain, mais il devra pour cela formuler une nouvelle demande. Entre-temps, cet argent sera affecté à d'autres utilisations déjà approuvées et devant se réaliser. Mais l'affectation de crédits au Programme d'aide aux transports urbains a été élargi afin que l'on puisse régler les autres problèmes, sauf dans certaines provinces où l'accord est maintenant périmé. M. Kroeger Pourrait-il nous donner des précisions à ce sujet.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, il ne s'agit dans aucun des cas cités de coupures budgétaires. Ces opérations ont été fixées après comparaison des mouvements de trésorerie et des prévisions établies à l'automne 1979. Pour ce qui est du cas de Prince-Rupert, les négociations entamées avec le consortium ont demandé beaucoup plus de temps que prévu. C'est pourquoi il y a eu des délais au niveau de l'adjudication du contrat pour la préparation du site. Cela explique ce solde non dépensé.

Comme l'a signalé le secrétaire parlementaire, le fonctionnement du PATU est largement fonction des délais de dépôt des demandes. Certaines provinces ont été beaucoup plus lentes que d'autres sur ce plan. Il y a eu certains retards au niveau des différentes étapes, parfois à cause des comparutions devant

[Text]

few weeks its intention to extend the time of the program for a sixth year to ensure that the full \$230 million, not \$290 million as was mentioned but \$230 million as was originally promised, would in fact be available for expenditure.

I think the same sort of comment would apply to others where there are questions of slippage on capital projects of one kind or another; sometimes it is simply a mis-estimating of the level of funds required for something like a ferry for the coastal services. These funds become identified in the latter part of the fiscal year and you can then, through the device of a one dollar vote, transfer them from one vote to another, which is what is involved here, but none of the items listed by Mr. Benjamin are what would be called forced lapses. They just happened.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I think there is an item here where there is no slippage: \$16.5 million from the Railway Relocation and Crossing Act fund, due to reduced and deferred expenditures. In Regina, we have had three commitments, from three successive Ministers of Transport since 1974, about Phase 1—I think the federal government share is in the order of \$16 million and I think the whole project is going to be somewhere around \$33 million or \$34 million. The government of Saskatchewan is being told, “You and the municipality put your money up front right now and get it started and we will put ours in later”, in spite of the fact that everything is agreed to and ready to go ahead—they should be working on it right now—you are transferring \$16.5 million out of rail relocation and crossing funds. If Burnaby and Winnipeg are not ready yet, fine, that is their problem. But Regina is ready and they have been waiting six years. That is not slippage; that is a bloody vacating of a irrevocable commitment and responsibility of the federal government. We are still sitting and waiting and the Province of Saskatchewan is being expected to use their entire UTAP allocation for the whole province to get the Regina rail line relocation started, and that is unfair to the rest of the province. Why do we need a supplementary estimate? If you have the money, and it is not new money, why transfer it out of there to something else when something is in place, there is no slippage and they are ready to go?

• 1610

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): Mr. Chairman, thank you. The problem you are referring to Mr. Benjamin, is the Regina railway relocation. The government's decision to go ahead with that relocation is in effect new money. Under the UTAP

[Translation]

la CCT, mais ces derniers temps, le gouvernement a clairement indiqué son intention de prolonger le programme pour une sixième année afin que l'allocation totale de 230 millions de dollars, et non de 290, comme le prétendaient certains, puisse être affectée aux articles de dépenses.

Le même genre de remarques s'appliquerait vraisemblablement aux autres projets d'équipement où il est question de retard imputable à une chose ou à une autre. Dans le cas d'un traversier pour les services de cabotage, le problème peut par exemple être dû à une mauvaise évaluation des sommes requises. Ce n'est que dans la deuxième moitié de l'année financière que l'on sait exactement combien d'argent il faut et c'est pourquoi nous prévoyons ces crédits de \$1, qui nous permettent de transférer des sommes d'un crédit à un autre suivant les besoins. Mais aucun des articles mentionnés par M. Benjamin correspond à ce que l'on pourrait appeler des retards obligatoires ou imposés.

M. Benjamin: Monsieur le président, je pense qu'il y a ici un article où il n'y a aucun retard: il s'agit de la somme de 16.5 millions de dollars prévue en vertu du programme de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements de chemins de fer, transférée en raison de dépenses réduites ou différées. A Regina, trois ministres des Transports successifs ont fait trois promesses différentes depuis 1974 au sujet de la phase 1 des travaux prévus. Je pense que la part du gouvernement fédéral est de l'ordre de 16 millions de dollars, le coût total prévu du projet se situant autour de 33 ou 34 millions de dollars. On a dit au gouvernement de la Saskatchewan: «Vous et la municipalité, vous devez dépenser votre argent tout de suite pour faire démarrer les travaux; nous vous donnerons notre part plus tard». Pourtant, tous les plans ont été acceptés et les travaux pourraient commencer tout de suite. Ce devrait d'ailleurs être chose faite... Cependant, vous avez retiré 16.5 millions de dollars du fonds prévu en vertu du programme de la Loi sur les déplacements des lignes et sur les croisements des chemins de fer. Si les villes de Burnaby et de Winnipeg ne sont pas encore prêtes, très bien. C'est leur problème. Mais la ville de Regina est prête et elle attend depuis six ans. Ce n'est pas là une question de retard. Le gouvernement fédéral a tout simplement manqué à son engagement, qui était de nature irrévocable. On attend toujours et la Saskatchewan est censée utiliser tous les crédits affectés à la province dans son ensemble en vertu du PATU pour le seul projet de déplacement de lignes ferroviaires de Regina, ce qui est injuste envers le reste de la province. Pourquoi avons-nous besoin d'un budget supplémentaire? Si vous avez l'argent, et s'il ne s'agit pas de nouveaux crédits, pourquoi transférer ces sommes à autre chose lorsqu'un programme a déjà été mis sur pied, lorsqu'on n'y accuse aucun retard et que l'on n'attend que cela pour le mettre en œuvre?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Giroux (Administrateur, Administration canadienne des transports de surface): Merci, monsieur le président. Le problème dont vous parlez, monsieur Benjamin, est celui du déplacement des lignes ferroviaires de Regina. La décision du gouvernement suppose en fait de nouvelles sommes

[Texte]

program Regina has an allocation of roughly some \$8 million or \$9 million and the decision to proceed with the Regina railway relocation project, just because of the magnitude of that project, means in effect a government decision to proceed over and above that roughly \$9 million allocation under UTAP.

The discussions that have been held with the Province of Saskatchewan on an approach to undertake this do include the possibility of the federal government putting in its share, roughly about half of the \$35 million you were referring to, beyond the end of the UTAP period in order to alleviate the cash flow problems. But in the meantime Saskatchewan is still entitled to its full UTAP allotment during that period of time. It is a question of proceeding with the project in a way that would allow Saskatchewan to put the money up front and then the federal government picking it up in later years to cover its share of the project. But it in no way keeps money away from the Saskatchewan allotment.

The money you are referring to in terms of the UTAP deferments is money which will in effect be picked up in the sixth year of the UTAP program, and it is as a result of delay, as was indicated previously, in terms of the whole process of processing those applications, whether they be grade separations or other urban transit projects. But it maintains each provincial share of the UTAP program and allows what is not being spent this year to be spent in the subsequent years of UTAP, and now we are talking about 1981-82, 1982-83 and 1983-84; 1983-84 being the additional year of the UTAP program. So whatever transfers are being made this year are done for a cash flow purpose, but the allotment that pertains to each of the provinces that have not got their full amounts under the year in question, and I am talking about 1980-81 now, will be covered in the subsequent three years, 1981-82, 1982-83 and 1983-84.

Mr. Benjamin: All right. What has Saskatchewan and Regina agreed to as of now? What is the situation at the moment on phase 1 rail line relocation, CNR yards, in Regina? Is it the province and the municipality putting all the money up front for this year and next year, or does the federal government start putting some money in next year or the year after? Just give me it right up to date. What is the position right now?

Mr. Giroux: The position right now, Mr. Chairman, is that there is a proposal being considered at the moment, which came from the Provinces of Saskatchewan, for the provinces and partly the municipality to in the first two to three years of the railway relocation phase 1, which is the CN-only relocation, finance that up-front part and for the federal government to pick it up in a larger amount in the last two to three years of that relocation, and that is starting in 1983-84 and beyond.

[Traduction]

d'argent. La ville de Regina dispose, en vertu du PATU, d'environ 8 ou 9 millions de dollars. La décision de réaliser le projet de déplacement de lignes ferroviaires de Regina, de par l'envergure des travaux, signifie que le gouvernement devra y affecter des sommes d'argent supplémentaires, qui viendront s'ajouter aux crédits fournis en vertu du PATU.

Les discussions entamées avec le gouvernement provincial de la Saskatchewan ont porté entre autres sur la possibilité que le gouvernement paie sa part, à savoir environ la moitié des 35 millions de dollars dont vous avez parlé tout à l'heure, et ce, au-delà de la période prévue en vertu du PATU, afin d'alléger les problèmes de mouvements de trésorerie. Mais entre-temps, la Saskatchewan a le droit de toucher tous les fonds prévus dans le PATU qui devaient lui revenir pendant cette période de temps. Ce que l'on veut faire, c'est trouver un moyen de réaliser le projet de façon à ce que la Saskatchewan mette sa part tout de suite, pour que le gouvernement fédéral prenne la relève plus tard, pour sa part du projet. Mais cela n'a nullement pour objet de retirer de l'argent des crédits affectés à la Saskatchewan.

Les sommes d'argent dont vous parliez au sujet des dépenses différées, en vertu du PATU, seront en fait reprises dans la sixième année de ce programme, et, comme je l'ai dit tout à l'heure, cela est dû à des retards au niveau du traitement de ces demandes, qu'il s'agisse de travaux relatifs aux passages à niveau ou de projets de transports urbains. Mais on compte maintenir chaque part qui revient aux provinces en vertu du PATU et permettre aux provinces de dépenser dans les années subséquentes les sommes d'argent non dépensées cette année. Nous parlons bien sûr des années 1981-1982, 1982-1983 et 1983-1984, l'année 1983-1984 étant l'année supplémentaire, ajoutée au PATU. Ainsi, quels que soient les transferts effectués cette année pour corriger des problèmes de mouvements de trésorerie, les crédits des provinces qui n'ont pas touché tout le montant prévu pour l'année en question, et il s'agit dans le cas présent de l'année 1980-1981, leur seront distribués dans les trois années suivantes, à savoir 1981-1982, 1982-1983, 1983-1984.

M. Benjamin: Très bien. Et qu'ont accepté jusqu'à présent la province de Saskatchewan et la ville de Regina? Quelle est la situation pour ce qui est de la phase 1 du déplacement des lignes ferroviaires de Regina? La province et la municipalité assument-elles toutes les dépenses cette année et l'an prochain, ou le gouvernement fédéral commence-t-il à verser une part à compter de l'an prochain ou de l'année suivante? Pourriez-vous me mettre à jour et m'expliquer la situation actuelle?

M. Giroux: Monsieur le président, on est en train d'étudier une proposition faite par la Saskatchewan, suivant laquelle la province et la municipalité financeraient les travaux entrepris dans les deux ou trois premières années de la phase 1 du projet de déplacement des lignes ferroviaires, c'est-à-dire uniquement celles du CN, le gouvernement fédéral payant le gros des dépenses pendant les deux ou trois dernières années des travaux, c'est-à-dire à compter de 1983-1984.

[Text]

• 1615

There is also the possibility that Regina does have a share of Saskatchewan's total UTAP allotment and the possibility of using those UTAP funds for some of the railway relocation work in the next two to three years. That proposal is in the process of being considered by Cabinet at the moment.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, does not the federal government feel they are being a bit unfair to a province? The UTAP allotment to Saskatchewan is to provide money for projects in several other places in the province. If Saskatchewan puts their money up front, what they get from the federal government is to be applied to just a rail line relocation in Regina and to hell with any other projects that are supposed to be in process or in the works in other parts of the province. Is that not the situation, that Mr. Smishek has to use his UTAP allotment for just the one thing and to heck with their other projects?

Mr. Giroux: No not really, Mr. Benjamin, if I may. UTAP is there to do a very large number of things including railway relocations. It has been traditionally contemplated for a majority of uses for grade separation purposes, but there is nothing to stop its being used for railway relocation purposes. The Saskatchewan relocation program is of such a magnitude from a cost basis that it is well beyond the capacity of the UTAP program in Saskatchewan to accommodate that particular project in addition to a large number of other projects which are coming forth, like grade separations in Moose Jaw and some of the other areas which are being contemplated. As you know, the intent is to try to spread as much as you can the full impact of the UTAP program. What the federal government is attempting to do in this case, what the Department of Transport is attempting to do, is to try as much as it can to accommodate this railway relocation, to recognize that it means funds over and above and beyond UTAP and to do it in such a way that it will provide the minimum amount of impact to the cash flow of the government. This seems to make it preferable to approach it by tackling it in the later years rather than in the current years in which the issue of fiscal constraint is very important and, therefore, makes it easier, if the provinces preferred to do so, which we have indication that they are, to proceed and put their share of the program up front.

Mr. Benjamin: They have no choice.

The Chairman: You have about four minutes left.

Mr. Benjamin: All right. I would like to ask: why was MOT not able to spend the money allotted for grain, railway, urban transit and ferry projects outlined in the estimates of 1980-81? For example, why could not the railways rehabilitate enough track to use the entire branch fund authorized? And do not tell me that the railways did not have enough capacity; there are a lot of contractors around. Why did the CTC not authorize enough grade crossing improvements to use the money authorized? There must be a list as long as your arm of grade crossing improvements right across Canada. Or was it a government policy decision to slow down spending in an area so that new funds would not have to be found for the sixth year of UTAP? Why could not the government invest \$9 million in

[Translation]

Il se peut également que Regina reçoive une partie du budget total consacré au PATU pour la Saskatchewan et que ces fonds soient utilisés pour faire les travaux de déplacement des chemins de fer au cours des deux ou trois années à venir. Le Cabinet est actuellement en train d'étudier cette possibilité.

M. Benjamin: Monsieur le président, le gouvernement fédéral n'est-il pas un peu injuste envers l'une des provinces? Le budget consacré au PATU pour la Saskatchewan est destiné aux projets qui seront réalisés à plusieurs endroits dans la province. Si la Saskatchewan est prête à verser sa part, la part gouvernementale qu'elle recevra ne peut s'appliquer qu'au projet de réaménagement de Regina et au diable tous les autres projets que la province peut avoir ailleurs dans la province. N'est-ce pas la situation? M. Smishek ne doit-il pas se servir des fonds qu'il reçoit en vertu de PATU pour ne réaliser qu'un seul projet? N'est-il pas obligé d'abandonner les autres?

M. Giroux: Pas vraiment, monsieur Benjamin. Si vous me le permettez, le PATU couvre plusieurs projets y compris les déplacements de lignes de chemin de fer. Par le passé, le programme a servi à toute une gamme d'usages, notamment à faire les croisements étagés, mais rien n'empêche que ces fonds soient utilisés pour effectuer les travaux de déplacement de lignes. Le programme de déplacement de lignes en Saskatchewan nécessite des fonds tellement importants qu'il dépasse de loin le budget consacré au PATU pour cette province puisqu'il y a tellement d'autres projets qui sont envisagés, comme les croisements étagés pour Moose Jaw et ailleurs dans la province. Comme vous le savez, le PATU doit, dans la mesure du possible, servir à plusieurs fins. En l'occurrence, le gouvernement fédéral, par le biais du ministère des Transports, tente d'absorber dans son budget le coût du déplacement, tout en reconnaissant que les fonds nécessaires dépasseront de loin le budget consacré au PATU et qu'il faut minimiser l'impact sur les liquidités du gouvernement. Il me semble préférable d'entamer les travaux dans les années à venir étant donné les restrictions fiscales du moment. Ainsi, si les provinces sont d'accord, et elles semblent l'être, il leur sera plus facile de verser leur part à l'avenir.

M. Benjamin: Elles n'ont pas de choix.

Le président: Il vous reste environ 4 minutes.

M. Benjamin: Merci. J'aimerais savoir pourquoi le ministère des Transports n'a pas pu dépenser les fonds imputés aux transport urbain, aux chemins de fer, au transport des grains et au projet de traversier prévus dans le budget de 1980-1981? Par exemple, pourquoi n'a-t-on pas utilisé tous les fonds prévus pour l'amélioration des lignes secondaires? Certes, ce n'est pas faute de besoin; les chemins de fer auraient pu se servir des fonds et les entrepreneurs sont nombreux. Pourquoi la Commission canadienne des transports n'a-t-elle pas autorisé les améliorations de passages à niveau qui auraient nécessité les crédits autorisés. La liste des travaux à faire pour améliorer les passages à niveau à travers le Canada doit être assez longue. S'agit-il plutôt d'une décision gouvernementale de ralentir les

[Texte]

urban transit in one year when you need at least \$90 million invested? What the hell are you doing? The branch line rehabilitation program, I suspect, is being slowed down and held up because of what is called cash flow and because, if we can delay it a little bit we can transfer money out of here to over there.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Benjamin, I do not know if this clarifies it very much, but I would like to give you one example that I was a witness to in Winnipeg.

The CTC held a hearing and ordered the CPR to put in the improvements of a crossing and gave them one year in which to do it. I think they just made it on the anniversary of the order. They were given the order on November 12 of 1979 and they completed it. They guaranteed the Department of Transport that they would have it completed for November 12, 1980. So the billing of that particular crossing did not come in until the end of the year. I would not say that that is the fault of the government or the Department of Transport not wanting to spend the money when the work has to be engineered and done by the railway itself on orders from the CTC, and they choose to do it in that fashion. Now, I would ask Mr. Giroux to follow up more explicitly on that.

• 1620

Mr. Benjamin: Yes, and including the branch lines' rehabilitation.

Mr. Giroux: Well, you have mentioned a number of categories of expenditures. For example, the delays in spending for hopper car leasing have been because it took a little longer than anticipated for all of the hopper cars to come on stream; consequently, what has not been paid for in 1980-81 will be picked up in 1981-82. With respect to the ferry services programs I do not have in front of me the exact amount that you referred to but, at the beginning of every year, you do budget a certain amount and sometimes you find that, because of capital expenditures and because of programs not getting under way, in effect you are not able to achieve them. So you pick them up in future years, and that is the case here. There is really no reduction of any program.

With respect to the branch line rehabilitation program, it has been capped at \$70 million per year, and it is still being capped at \$70 million per year for 1981-82. So that amount has been lapsing. We are finding now with respect to the branch line rehabilitation program that every year as we proceed we are able to do less and less with the amount off money available just because of the impact of inflation on it. In other words, if \$70 million could buy you so much branch line rehabilitation 2 years ago, you have to allow something like 10 per cent less in future years. You are quite right, Mr. Benjamin, it is getting to the point now where, because of the vast number of branch lines to rehabilitate in the network it is getting difficult to rehabilitate the lines that have been put in the basic networks right now. But it is capped at the moment

[Traduction]

déboursés dans ce domaine afin de libérer des fonds pour la sixième année du PATU? Pourquoi le gouvernement ne peut-il pas consacrer 9 millions de dollars au transport urbain en une année alors qu'on pourrait facilement y investir 90 millions de dollars? Qu'est-ce que vous faites? Le programme d'amélioration des lignes secondaires a été ralenti et bloqué à cause d'un problème de liquidité et parce qu'on voulait retarder le programme pour en imputer ces fonds à un autre budget.

Le président: Monsieur Bockstael.

Mr. Bockstael: Monsieur Benjamin, je tenterai de tirer les choses au clair en vous citant un exemple que j'ai vécu moi-même à Winnipeg.

À la suite de ses audiences à Winnipeg, la CCT a exigé que le CP améliore un passage à niveau en lui accordant une échéance d'un an. La compagnie a tout juste réussi à respecter le délai. Elle avait un an à partir du 12 novembre 1979, et elle avait promis au ministère des Transports qu'elle aurait terminé les travaux le 12 novembre 1980. Donc, les factures pour les travaux en question n'ont pas été reçus avant la fin de l'année. Je ne dirais pas que c'est la faute du gouvernement ou du ministère des Transports qui ne voulaient pas dépenser l'argent nécessaire, car c'était au CP de faire les travaux imposés par la CCT. C'est la commission qui a choisi cette façon de procéder. J'aimerais maintenant demander à M. Giroux de préciser davantage.

M. Benjamin: S'il vous plaît, au sujet de l'amélioration des lignes secondaires également.

M. Giroux: Vous avez fait allusion à plusieurs catégories de dépenses. Par exemple, les retards dans la location des wagons-trémiés s'attribuent au fait qu'il a fallu plus longtemps que prévu avant que les wagons ne soient prêts; par conséquent, le solde de 1980-1981 sera reporté à 1981-1982. Maintenant, pour ce qui est des programmes de services de traversiers, je n'ai pas sous la main le chiffre précis que vous recherché. Néanmoins, je peux vous dire qu'au début de chaque année, à cause des dépenses en capital et des programmes qui ne sont pas en vigueur, il arrive qu'on ne dépense pas les fonds consacrés à un budget donné. Donc, on récupère les fonds ultérieurement, ce qui est arrivé en l'occurrence. En fait, on n'a réduit le budget d'aucun programme.

Le plafond imposé au budget affecté au programme de remise en état des lignes secondaires est de 70 millions de dollars par an et le sera encore pour l'année 1981-1982. Donc, il s'agit de ressources inutilisées. Chaque année, nous nous rendons compte que les fonds disponibles en vertu du programme d'amélioration des lignes secondaires sont de plus en plus limités à cause de l'inflation. En d'autres termes, il y a deux ans, 70 millions de dollars nous auraient permis de faire certaines améliorations des lignes secondaires; toutefois, aujourd'hui, ce nombre serait diminué de 10 p. 100 à cause de l'impact de l'inflation sur le budget. Vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin, de dire qu'en raison du grand nombre de lignes secondaires nécessitant des améliorations, il est difficile d'améliorer les lignes qui font partie du réseau de

[Text]

at \$70 million a year, and that is the program that we are implementing as of this moment.

Mr. Benjamin: Well, I take it then that you are \$1.3 million under the cap; you are transferring \$1.3 million out of it.

The Chairman: Mr. Benjamin, order, please. Your time has expired, sir. I will be glad to put you down for a second round. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to touch on all three areas today just briefly. Perhaps I could ask the parliamentary secretary and through him, the deputy minister for air, about a follow-up to a letter about something I raised in the meeting of November 6. I received the letter on December 1. This had to do with the Red River air crash where two people were killed. I have not received anything subsequent to that although there could be something in the mails but that is only what I have received. Are there any later details about investigations regarding that aircraft?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, the Aviation Safety Bureau has not released any information on that accident at this date.

Mr. McRae: You have nothing more on it at all? What has the province done? Have they done nothing since?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I think you asked about the possibility of a public inquiry did you not?

Mr. McRae: Yes.

Mr. McLeish: Normally a public inquiry is held under ministerial authority but if there are fatalities the decision to conduct a coroner's inquest of course rests with the provincial authorities. I do not know at this date that the provincial coroner has made a decision on holding an inquiry, and I have no information from the safety bureau of any further reports on its part.

Mr. McRae: Are you in contact with the Ontario coroner from time to time on these kinds of things?

• 1625

Mr. McLeish: It is normal for the coroner and the safety bureau to co-operate with each other. Quite often the coroner's inquest is held at a time when the investigative material coming from the safety bureau is mature enough for the coroner to make an intelligent inquiry. I presume that it is being held up by the lack of progress with the safety bureau.

Mr. McRae: I take it that your commitment to let us know as soon as you hear anything still holds.

Mr. McLeish: That still holds.

Mr. McRae: Fine. Thank you very much.

I would like to spend a little more time on the marine side. I would like to make one comment first. It is not something that this committee can actually do very much with, but they

[Translation]

base. Toutefois, le programme est actuellement de 70 millions de dollars annuellement et c'est le montant dont nous disposons à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Donc, vous avez dépensé 1.3 million de dollars de moins que la limite prévue et vous allez affecter ce montant à un autre poste, n'est-ce pas?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Benjamin. Votre temps est écoulé, je vous inscris au deuxième tour. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aimerais traiter brièvement de tous les trois sujets aujourd'hui. Par le biais du secrétaire parlementaire, j'aimerais demander au sous-ministre responsable des transports aériens si l'on a donné suite à un sujet que j'ai soulevé lors d'une réunion le 6 novembre. J'avais reçu une lettre le 1^{er} décembre portant sur l'accident d'avion qui s'est produit à Red River où 2 personnes sont mortes. Je n'ai pas eu de nouvelle depuis quoiqu'il y ait peut-être quelque chose dans le courrier que je n'ai pas encore reçu. Avez-vous eu des détails ultérieurs découlant des enquêtes sur l'avion en question?

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter McLeish (Administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, le Bureau de sécurité aérienne n'a pas publié des renseignements au sujet de l'accident qui a eu lieu ce jour-là.

M. McRae: Vous n'en savez pas plus long? La province, qu'a-t-elle fait? N'a-t-elle rien fait depuis?

M. McLeish: Monsieur le président, le député voulait savoir s'il y aurait une enquête publique, n'est-ce pas?

M. McRae: Oui.

M. McLeish: Normalement, les enquêtes publiques sont autorisées par le ministère. En cas d'accident mortel, la décision de mener une enquête judiciaire relève de la province. En ce moment, je ne sais pas si le coroner de la province a décidé de mener une enquête, mais le Bureau de sécurité ne m'a pas fourni d'autres détails.

M. McRae: Communiquez-vous parfois avec le coroner de l'Ontario dans les cas semblables?

M. McLeish: La collaboration entre le coroner et le Bureau de sécurité est tout à fait monnaie courante. Souvent, l'enquête judiciaire est menée par le coroner qui a déjà obtenu du Bureau assez de documentation pour lui permettre de procéder de façon intelligente. Je présume donc que le piétinement du Bureau entrave le progrès du coroner.

M. McRae: Vous êtes toujours engagé à nous tenir au courant des dernières nouvelles, n'est-ce pas?

M. McLeish: Absolument.

M. McRae: D'accord. Merci beaucoup.

J'aimerais passer un peu plus de temps sur les transports maritimes. D'abord, même s'il ne s'agit pas d'un renseignement crucial pour le comité, il devrait néanmoins savoir que

[Texte]

should be aware of it because it certainly is going to affect the movement of grain this summer. This year we will probably have a very early opening of the seaway. I will ask Mr. Sinclair about that a little later. We have our elevators well topped up this year and grain should be moving very easily.

However, for the first time since 1968 we seem to be in some real trouble with labour relations. As I say, this has to do with another committee; but, on the other hand, I think the committee should be aware of the fact that there is no settlement at this particular time.

One of the major problems seems to be that we are going for a seven-day-week operation. A lot of the employees feel that, because of the amount of overtime that has been going on with the five-day-week operation, they are going to lose a considerable amount of money in spite of the wage offers made to them. It seems to me that we are going to have some real trouble. I hope against hope that this is not the case, because it has been very nice to walk around and say Thunder Bay is the one port that has been virtually strike-free for all these years.

I would hope that Mr. Sinclair would want to comment for a minute on that. I am sure that he is aware of it, and I hope that he is watching the thing fairly carefully. I would also like Mr. Sinclair to comment on the possible date of opening of the seaway, how the ice conditions are and how he sees the season.

Mr. Bockstael: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I presume the honourable member is referring to the grain elevator workers' union in Thunder Bay.

Mr. McRae: That is right, yes. Perhaps I might just mention that the PACKET group are also in some trouble. That is a small group, but it looks like it might be a bad scene in Thunder Bay this year.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are very interested observers of the negotiations with the grain elevator workers in Thunder Bay, but we have no direct responsibility for or impact on those negotiations.

I share Mr. McRae's concern that those negotiations will be satisfactorily concluded and that another early opening of the seaway season can be effected this year. Certainly, it looks like everything is falling into place very nicely. We will be in a position to open up the Canadian facilities on the seaway about March 24. We are hopeful that our U.S. counterparts at the Eisenhower Lock can agree to advance their opening date of March 30 a little. Discussions are presently under way with the corps of engineers with respect to opening up the U.S. Sioux Locks earlier than the planned date of April 1.

So I am very hopeful that Canadian shipping operations on the Great Lakes and, particularly, grain movement out of Thunder Bay can get under way very efficiently at an extremely early date again this year. Certainly, ice conditions and mother nature have co-operated beautifully with us.

Mr. McRae: Thank you. I wanted also to deal with the surface side of things. Mr. Horner, just before he left, and his successor have on several occasions indicated there is going to

[Traduction]

l'ouverture de la voie maritime tôt cette année influera probablement sur le transport des grains cet été. J'en parlerai davantage avec M. Sinclair. Nos silos sont bien remplis et le grain sera transporté facilement.

Toutefois, pour la première fois depuis 1968, les relations de travail sont en difficulté. Encore une fois, c'est un sujet qui relève de la juridiction d'un autre comité, mais je crois néanmoins que le comité devrait savoir que les conflits n'ont pas encore été réglés.

L'un des problèmes principaux découle du désir du côté patronal de mettre en vigueur une semaine de travail de sept jours. Plusieurs employés croient qu'ils vont perdre un revenu considérable, malgré les offres salariales qui leur ont été faites, à cause de la suppression des heures supplémentaires qu'ils arrivaient à faire avec une semaine de travail de cinq jours. Il me semble que des conflits sérieux vont se produire. J'espère en dépit de tout que j'ai tort, car Thunder Bay est l'un des seuls ports au pays qui ne connaît presque pas de grèves depuis plusieurs années.

J'inviterais M. Sinclair à commenter cette question brièvement car je suis certain qu'il est au courant. J'espère qu'il suit la situation d'assez près. Également, j'aimerais que M. Sinclair se prononce sur l'ouverture anticipée de la voie maritime, sur les conditions de la glace et sur la saison en général.

M. Bockstael: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je suppose que le député fait allusion au grain elevator worker's union (syndicat des employés de silos) à Thunder Bay.

M. McRae: C'est exact. Je devrais aussi signaler que le groupe PACKET connaît également des difficultés. C'est un petit syndicat qui aura peut-être des problèmes à Thunder Bay cette année.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous suivons avec beaucoup d'intérêt les négociations avec les travailleurs de silos à Thunder Bay, mais nous n'avons ni une responsabilité directe ni un impact quelconque sur les pourparlers.

Tout comme M. McRae, je m'inquiète du règlement de ces négociations et de l'ouverture anticipée de la voie maritime cette année. Il paraît que tout ira sur des roulettes cette année. Nous comptons ouvrir les installations canadiennes de la voie maritime vers le 24 mars. Nous espérons que nos homologues américains à l'écluse Eisenhower viendront à avancer leur date d'ouverture du 30 mars. Des discussions sont actuellement en cours avec l'association des ingénieurs en vue d'ouvrir l'écluse Sioux aux États-Unis plus tôt que le 1^{er} avril, la date prévue.

Donc, je suis très optimiste quand je dis que les activités de transport maritime au Canada sur les Grands Lacs et, notamment, le transport des céréales à partir de Thunder Bay, pourront commencer très tôt encore cette année. Il est certain que les conditions de glace et la Mère Nature collaborent merveilleusement avec nous.

M. McRae: Merci. J'aimerais aussi parler du transport de surface. M. Horner, alors qu'il était ministre, ainsi que son successeur, avaient indiqué à plusieurs reprises que les installa-

[Text]

have to be some upgrading of rail facilities around Thunder Bay, particularly in view of the fact that we are going to have to increase substantially over the next five or six years the amount of grain that is going to be shipped from Canada, and Thunder Bay is still going to be the major port doing that, with perhaps two thirds of all of the grain being shipped.

• 1630

Is the minister beginning to look—because I think the department has been rather negative about this . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. McRae, I hesitate to interrupt you, but I would appreciate it if you could tell me how this relates to the supplementary estimates.

Mr. McRae: Well, it has to do with surface transportation, the movement of grain. It may not be entirely related, I am not sure. I would say that I always felt when we come to these estimates that we can pretty well deal with all questions relating to transportation, rail, marine or . . . That has been my understanding all along, and I . . .

The Chairman: It certainly is the case on the main estimates, but my understanding of the rules is that on supplementary estimates it should at least relate to the . . . However, proceed and I will listen a little bit . . .

Mr. McRae: I just want to make the point that there is considerable concern about future grain movement. I wonder if the minister is beginning to look a little bit more at some of the suggestions of Dr. Horner and his successor, at the rather badly laid out and inefficient operation in CPR in Thunder Bay, and at how the turnaround time in Thunder Bay with the movement of grain can be improved considerably. This is a preliminary question; we will certainly be dealing with this many times between now and God knows when.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, we are quite aware that Dr. Horner, and now on an interim basis, his successor Mr. Radke, are very much concerned about improving the rail access and the rail movements of grain cars in Thunder Bay. However, this is one area where the role of the grain transport co-ordinator's office is one of trying to get the railways themselves, with the elevator companies and the facilities down there, to try to become as effective as possible, but it has not gone to the point of looking at anything beyond that.

It is a question at the moment now of ensuring that we do obtain maximum or the best optimum utilization of the facilities that are available. It is one area which is being looked at in terms of the future capacity requirements with respect to the transport of grain, but there is nothing that specific now that is beginning to emerge as an actual, definable program thrust that could be contemplated with respect to that issue.

Mr. McRae: I think you will hear from us considerably in the future on that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Ellis, please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I have a number of questions I want to get into on the air transportation end of it, but I have one little tiny question. I am dying of curiosity; I questioned Mr. Forrestall before he left since he has probably

[Translation]

tions ferroviaires dans les environs de Thunder Bay seraient améliorées, notamment parce que la quantité de céréales qui sera exportée du Canada d'ici cinq ou six ans va augmenter considérablement. Les grains passeront par Thunder Bay qui restera le point d'expédition principal pour les deux tiers des grains.

Étant donné l'attitude plutôt négative du ministère, le Ministre a-t-il envisagé de . . .

Le président: Je m'excuse, monsieur McRae. Je préfère ne pas vous interrompre, mais je vous saurai gré de vous en tenir au budget supplémentaire.

M. McRae: Mes questions portent sur le transport de surface, le transport des grains. Elles ne sont peut-être pas pertinentes, mais je dirais que l'on peut parler de tous les sujets ayant trait au transport, le transport par chemin de fer, le transport maritime et ainsi de suite, lors de l'étude du budget. Du moins, c'est comme ça que je l'ai toujours compris.

Le président: C'est certainement vrai pour le budget principal, mais les règles qui gouvernent la délibération du budget supplémentaire prévoient que les questions aient rapport . . . Cependant, continuez que je vous écoute un peu.

M. McRae: Je voulais signaler qu'on s'inquiète beaucoup du transport des céréales à l'avenir. Je me demande si le Ministre commence à considérer avec un peu plus de sérieux les recommandations de M. Horner et de son successeur, les installations mal conçues et inefficaces du CP à Thunder Bay et l'amélioration éventuelle du délai d'expédition des céréales depuis Thunder Bay. Je vous pose une question préliminaire. Nous allons certainement en reparler maintes fois avant de nous en sortir.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, nous sommes tout à fait au courant de l'inquiétude de M. Horner, et de son successeur par interim, M. Radke, au sujet de l'amélioration du transport par chemin de fer et l'accès aux installations à Thunder Bay. Effectivement, c'est un domaine où le rôle du coordonnateur du transport des céréales est de rendre les activités des installations ferroviaires et des compagnies de silo aussi efficaces que possible. Cependant, son bureau n'a pas été plus loin.

A l'heure actuelle, il s'agit d'assurer l'utilisation maximale des installations existantes. La capacité future de ce point d'expédition fait l'objet d'études à l'heure actuelle, mais jusque là aucun programme définitif n'a été établi à ce sujet.

M. McRae: Vous allez nous en entendre parler beaucoup à l'avenir. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'ai plusieurs questions à poser sur le transport aérien, mais j'aimerais d'abord vous demander un renseignement. Je meurs de curiosité d'avoir une réponse et j'en ai déjà parlé à M. Forrestall avant

[Texte]

more flying experience than I have. On page 138 of the supplementary estimates, we are going to construct fillets at both Toronto and Vancouver airports and I am curious as to how they will be. I am curious to know what a fillet is.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Ellis: I have never heard the term before.

Mr. McLeish: This is a fillet; it is put at the intersection of a runway and a turnoff so the aircraft can turn off at higher speed onto the taxiway from the runway.

Mr. Ellis: In other words, it is a high-speed turnoff, commonly so-called.

Mr. McLeish: It may result in high-speed turnoff, but it may just result in an easier turnoff at a lower speed. If we had referred to it as a high-speed turnoff, it would be to enable the aircraft to turn off at a relatively high speed.

Mr. Ellis: Is that not what it is for then?

Mr. McLeish: Instead of the aircraft having to come to a full stop and then manoeuvre around, by filling it in in that wedge that is formed at the intersection, he could be turning off at a relatively slow speed.

• 1635

Mr. Ellis: In other words, if you are in ordinary transport you would call it daylighting. So it really is just making a high-speed turn off an ordinary right-angled turn . . .

Mr. McLeish: Right.

Mr. Ellis: . . . at the Romeo and Hotel intersections. That is interesting. Mr. Chairman, I want to get involved in what I think is a very, very serious problem. I have three or four other questions but I am most concerned, most concerned, with the move, as I see it, by some of the changes in the expenditures regarding air transportation that the department is in fact attempting to turn airports over to municipalities rather than maintain them themselves, as has been the case for many, many years. I strongly suspect this is being done intentionally, in the northern part of Canada particularly, where airports need to be upgraded to accommodate the heavy aircraft coming on stream and as a means of reducing transport budgetary expenditures. The attempt is being made, as I have said, to turn them over to municipalities. Would someone like to comment on that?

A Witness: I would ask Mr. McLeish.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. I guess Mr. Ellis is referring to Arctic airports. Is that correct?

Mr. Ellis: Basically, north of 60°, although any other part of Canada would be equally drastic.

Mr. McLeish: I think, generally speaking, there has been some misunderstanding. I think the misunderstanding appears to be that we have in fact had a change in policy to indicate that the Territories would be required to maintain airports and do so out of their expenditures, out of their own budgets. That

[Traduction]

son départ étant donné qu'il a une expérience plus vaste que moi dans les avions. Je lis à la page 139 du budget supplémentaire que le gouvernement va construire des «filets» aux aéroports de Toronto et de Vancouver. Qu'est-ce c'est encore qu'un «filet»?

Le président: Monsieur McLeish.

M. Ellis: Je n'ai jamais entendu le mot de ma vie.

M. McLeish: Un «filet» est situé au croisement d'une piste principale et d'un embranchement et permet à un aéronef de conserver une plus grande vitesse lorsqu'il quitte la piste d'atterrissage pour emprunter la piste d'accès à l'aéroport.

M. Ellis: En d'autres termes, il s'agit d'une sortie de piste à grande vitesse.

M. McLeish: Oui, mais elle est conçue avant tout pour permettre à l'aéronef de tourner facilement, même à moindre vitesse. S'il s'agissait d'un embranchement pour les aéronefs roulant à haute vitesse seulement, nous l'aurions appelé ainsi.

M. Ellis: Comme ça, quel est le but du «filet»?

M. McLeish: Grâce aux «filets», on n'est pas obligé d'arrêter l'aéronef complètement et de le manoeuvrer pour emprunter la piste d'accès. En ajoutant ce «filet» au croisement, on peut tourner l'aéronef à une vitesse réduite.

M. Ellis: Il s'agit en fait d'arrondir l'angle droit, ce qui permet de prendre le virage à grande vitesse . . .

M. McLeish: C'est exact.

M. Ellis: . . . pour virer à droite. C'est intéressant. Je veux maintenant passer à un problème que je considère très sérieux, monsieur le président. J'ai trois ou quatre autres questions à poser, mais ce qui me préoccupe le plus, c'est que d'après les changements dans les dépenses concernant le transport aérien, j'ai l'impression que le ministère essaie de donner la responsabilité des aéroports aux municipalités plutôt que de les entretenir lui-même, comme il l'a fait pendant bien des années. Je soupçonne fortement que le ministère le fait exprès, surtout dans le Nord du Canada, où il faut améliorer les aéroports pour les aéronefs lourds que nous aurons bientôt. Il s'agit également d'une façon de réduire les dépenses budgétaires pour le transport. Comme je l'ai dit, on essaie de donner la responsabilité de ces aéroports aux municipalités, quelqu'un veut-il faire un commentaire?

Un témoin: M. McLeish va vous répondre.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. Je suppose que M. Ellis fait allusion aux aéroports de l'Arctique. Est-ce exact?

M. Ellis: Je parle surtout des aéroports qui se trouvent au Nord du 60^{ème} parallèle, bien que la situation soit tout aussi sérieuse dans toute autre région du Canada.

M. McLeish: Je crois qu'en général il y a eu un malentendu. L'on semble croire que nous avons changé de politique et que les Territoires seront dorénavant obligés d'entretenir les aéroports à même leurs propres budgets. Ce n'est pas vraiment le cas. Nous ne faisons que souligner le fait que nous nous

[Text]

is really not the case. What we are doing is emphasizing the fact that the Territories are expected to manage the airports and to do so on a similar basis to municipalities, which receive subsidies for any operational maintenance costs that exceed any revenues for a particular airport. This is the intention of the program.

So it is really not intended that the Territorial governments would be required to use unbudgeted airport funds to maintain the airports. They are expected to introduce the appropriate amounts into their budgets for the airports they are being asked to manage. Any shortfall will be picked up and paid for through supplementary estimates, as is done for airports today that are non transport, non federal government owned, that are operated and felt to be necessary because the services provided fall into licensed services in the class of class 1 and class 2 as licensed by the CTC.

Mr. Ellis: How long has the Department of Transport maintained these airports north of 60°?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: They have in fact been maintained by transport over the years as they gradually were built up. Many of them were built up during the Arctic Airport program during the 70s.

Mr. Ellis: In fact, these airports have been maintained by transport since they were built.

Mr. McLeish: That is right.

• 1640

Mr. Ellis: I am not sure I understood what you said in answer to my first question, but I would like you to be more positive. Is there in fact a move afoot by the Department of Transport to turn the operation of those airports over to the Northwest Territories government?

Mr. McLeish: Yes, but not with respect to the financial responsibilities that would require them to take from their budgets funds that were never intended for the operation of airports.

Mr. Ellis: Why would you draw that fine line, if it is not going to be a financially responsible takeover? I understand the Department of Transport is still going to budget for the funds. Why would Transport not continue to maintain and operate the airports?

Mr. McLeish: There are two immediate reasons that come to mind. One is the fact that the Territories have expressed an interest in certain airports, that they would like to have much more say in the administration of the airports. There is also the desire to have the native people participate to a much greater extent in the operation of these airports. Certainly it is facilitated by having the Territories involved in the administration of the airports.

Mr. Ellis: In Department of Transport operated airports throughout the rest of Canada, there is no move, to my

[Translation]

attendons à ce que les Territoires gèrent les aéroports de la même façon que les municipalités qui reçoivent des subventions pour les coûts d'entretien qui dépassent les revenus d'un aéroport donné. Voilà l'intention du programme.

L'intention n'est pas d'obliger les gouvernements territoriaux à se servir de fonds non prévus dans le budget pour entretenir les aéroports. Nous nous attendons à ce qu'ils prévoient dans leurs budgets les sommes nécessaires pour gérer les aéroports en question. S'ils n'en prévoient pas assez, ils récupéreront les montants additionnels dans le budget supplémentaire, comme ils l'ont fait déjà pour les aéroports qui ne sont pas la propriété du gouvernement fédéral et que l'on estime nécessaires parce que les services fournis font partie de la classe 1 et de la classe 2 selon les permis accordés par la Commission canadienne des Transports.

M. Ellis: Depuis quand le ministère des Transports maintient-il les aéroports qui se trouvent au nord du 60^{ème} parallèle?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Le ministère les a entretenus depuis un certain nombre d'années au fur et à mesure qu'ils étaient construits. Beaucoup d'aéroports ont été construits pendant les années soixante-dix, au cours du programme des aéroports de l'Arctique.

M. Ellis: Le fait est que le ministère des Transports a entretenu les aéroports depuis leur construction.

M. McLeish: C'est exact.

M. Ellis: En réponse à ma première question, je voudrais que vous soyez plus précis. Le ministère des Transports fait-il un effort pour donner au gouvernement des territoires du Nord-ouest la responsabilité pour l'exploitation de ces aéroports?

M. McLeish: Oui, mais le gouvernement territorial n'aurait pas de responsabilités financières, parce que cela l'obligerait à utiliser des fonds de son budget qui n'étaient pas du tout prévus pour l'exploitation des aéroports.

M. Ellis: Pourquoi faites-vous cette distinction, s'il ne s'agit pas d'une responsabilité financière? Je crois savoir que le ministère des Transports va continuer à prévoir des fonds dans son budget. Pourquoi le ministère ne continuerait-il pas d'entretenir et d'exploiter les aéroports?

M. McLeish: Deux raisons me viennent à l'esprit tout de suite. L'une d'entre elles est que le gouvernement territorial s'est dit intéressé à certains aéroports et a dit qu'il voudrait participer beaucoup plus à l'administration des aéroports. On veut également accroître la participation des autochtones dans l'exploitation des aéroports. Il serait certainement plus facile d'atteindre cet objectif si les Territoires participent à l'administration des aéroports.

M. Ellis: Dans les aéroports exploités par le ministère des Transports dans le reste du pays, on n'essaie pas de faire en

[Texte]

knowledge, to have those municipalities or those people, take over and operate those airports. Is that true?

Mr. McLeish: I am not sure I understand the question.

Mr. Ellis: Well, what you are saying is that there are airports north of 60° that for some reasons, which you have enumerated, you want to turn over to the Northwest Territories. But you have no desire to turn other comparable airports, south of 60°, over to any other governing body.

Mr. McLeish: Well in many instances, they already have them. The majority of the provinces have acknowledged, in one form or another, the fact that intra-provincial airports—airports that serve intra-provincial air transportation, have been funded and are being funded by the provinces, and the federal government is providing the navigation aids and telecommunications facilities. Now the mechanisms for doing this are not all the same. With the province of Ontario, there is a very definite written agreement, between the Minister of Transportation and Communications of Ontario and the Minister of Transport for Canada. There is a slightly different arrangement in Manitoba, and then another one in Saskatchewan, Alberta, B.C., and so on. As a matter of fact, we have ongoing at this time a complete re-examination of the federal role in the management of airports because of the fact that there are some inconsistencies between the relationships of specific provinces and the federal government with respect to these smaller airports.

But generally speaking, the situation is as I have described it this afternoon.

Mr. Ellis: Two points: first of all, surely there is no such thing as an intra-provincial airport. I have taken off from a grass strip in Belleville and flown to both coasts. Surely, the smallest airport in Canada will take a light aircraft capable of flying anywhere in Canada. So there is no airport that is solely intraprovincial.

The second thing. I do not think you have answered my question, that really there is no move by the Department of Transport, anywhere in Canada except north of 60°, to divest themselves of certain airports.

Mr. McLeish: With respect to the definition of an intra-provincial airport, there are airports where the normal commercial operation is to serve provincial requirements as opposed to interprovincial requirements. Generally speaking, these airports have been developed by the province concerned, and . . .

Mr. Ellis: That may well be a red herring. Let us leave it aside completely for the moment.

An hon. Member: Well, with respect to . . .

Mr. Ellis: Let us go back to my main question.

[Traduction]

sorte que les municipalités assument la responsabilité de l'exploitation des aéroports. Est-ce exact?

Mr. McLeish: Je ne suis pas certain d'avoir compris la question.

Mr. Ellis: Vous dites qu'il y a des aéroports qui se trouvent au nord du 60° parallèle et que vous voulez donner la responsabilité de ces aéroports aux territoires du Nord-ouest pour les raisons que vous avez énumérées. Cependant vous ne voulez pas donner la responsabilité des aéroports qui se trouvent au sud du 60° parallèle à un autre niveau de gouvernement?

Mr. McLeish: Dans bien des cas, un autre niveau de gouvernement a déjà cette responsabilité. La plupart des provinces ont reconnu d'une façon ou d'une autre le fait que les aéroports qui sont utilisés pour les vols dans la province ont été financés et sont financés par les provinces. Le gouvernement fédéral fournit des services de navigation aérienne et des installations de télécommunication. Il existe plusieurs mécanismes pour prévoir ce genre d'arrangements. En Ontario, il existe une entente entre le ministre des Transports et des Communications de l'Ontario et le ministre des Transports du Canada. Il existe une entente un peu différente au Manitoba, une autre en Saskatchewan, en Alberta, en Colombie-Britannique etc. Nous sommes actuellement en train de réexaminer le rôle du gouvernement fédéral dans la gestion des aéroports, parce qu'il y a des variantes dans les rapports de certaines provinces avec le gouvernement fédéral concernant les petits aéroports.

Cependant, en général, la situation est comme je vous l'ai exposée cet après-midi.

Mr. Ellis: Deux choses. Tout d'abord, il n'existe pas d'aéroports qui ne desservent que la province. J'ai déjà décollé d'une piste en gazon à Belleville pour voler vers la côte est ou la côte ouest. Un aéronef léger peut décoller du plus petit aéroport du pays pour voler n'importe où au Canada. Il n'existe pas d'aéroport qui desserve uniquement la province.

Deuxièmement, je n'ai pas l'impression que vous avez répondu à ma question. Vous n'avez pas confirmé que le ministère des Transports n'essaie pas de donner la responsabilité de certains aéroports à d'autres niveaux de gouvernement, sauf au nord du 60° parallèle.

Mr. McLeish: Il existe des aéroports où les activités normales commerciales sont intraprovinciales plutôt qu'inter-provinciales. En général, c'est la province qui a mis ce genre d'aéroport sur pied, et . . .

Mr. Ellis: C'est peut-être pour brouiller les pistes. Mettons cette question de côté tout à fait pour l'instant.

Une voix: Pour ce qui est de . . .

Mr. Ellis: Revenons à ma question principale.

• 1645

Mr. McLeish: With respect to, does the federal government have the intention of transferring the responsibility for operating smaller airports from the federal government to other levels of government, there is no policy at this time to do so,

Mr. McLeish: Vous m'avez demandé si le gouvernement fédéral a l'intention de donner la responsabilité de l'exploitation des petits aéroports à d'autres niveaux de gouvernement. Il n'existe pas de telle politique à l'heure actuelle, mais cela

[Text]

but there have been circumstances where this has taken place, although there is no policy to do so, sometimes at the request of the provincial government in making agreements with the federal government, and I think that the circumstances of Ontario, generally speaking, relate to that.

The Chairman: You have about two minutes left, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Let me phrase it differently, then, and I will come back for the second round.

Would you state that, as a policy, the Department of Transport does not intend to divest itself of airports north of 60°?

Mr. McLeish: Well, I thought I had answered that question but I will try to answer it again.

With respect to, first of all, the administration of those airports, there has been a transfer of some of those airports to the territorial governments, not with respect to the financing of them but the administration of them.

From the point of view of the licensing of them, of the safety operations, that is still under the jurisdiction of the federal government. So that the actual transfer is one which will make it more convenient for certain airports to be managed by the territorial government than directly by the Department of Transport, but there will be no additional financial penalty transferred to the territorial governments.

Mr. Ellis: The Department of Transport is going to keep responsibility for financing?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Ellis: The Department of Transport will keep responsibility for air rates?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Ellis: The Department of Transport will keep responsibility for the A and As?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Ellis: The Department of Transport will keep responsibility for the navigation equipment?

Mr. McLeish: Yes.

Mr. Ellis: Then why in heaven's name would they get rid of the airport? Why bring another level of government in?

Mr. McLeish: Well, there are other duties with respect to the ground side of the operation of the airports that prove beneficial to the territories to . . .

Mr. Ellis: You are sure it has nothing to do with the cost of building the runways to a strength that will accommodate heavier aircraft?

Mr. McLeish: It has nothing to do with that.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of questions for our able marine administrator, Mr. Sinclair. I have been trying to get clarification on a couple of these questions but I find it a little difficult, and maybe Mr. Sinclair could clear it up for me, through you, Mr. Chairman.

[Translation]

s'est déjà produit, même sans politique, parfois à la demande d'un gouvernement provincial lorsqu'il conclut des ententes avec le gouvernement fédéral. C'est le cas de l'Ontario, je crois.

Le président: Il vous reste environ 2 minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: Permettez-moi de reformuler ma question, et je reposerai des questions au deuxième tour.

Voulez-vous dire que le ministère des Transports n'a pas pour politique de se débarrasser des aéroports au nord du soixantième parallèle?

M. McLeish: J'ai cru avoir déjà répondu à cette question, mais je vais essayer de le faire de nouveau.

La responsabilité de l'administration de certains de ces aéroports a été transférés aux gouvernements territoriaux, il s'agit bien de l'administration et non pas du financement.

Pour ce qui est des permis et de la sécurité, tout cela relève toujours de la compétence du gouvernement fédéral. Le transfert de responsabilités fait en sorte qu'il sera plus facile pour les gouvernements territoriaux de gérer certains aéroports que pour le ministère des Transports de le faire directement, mais les gouvernements territoriaux n'auront pas à payer plus cher.

M. Ellis: Le ministère des Transports va garder la responsabilité du financement?

M. McLeish: Oui.

M. Ellis: Le ministère des Transports va garder la responsabilité des tarifs aériens?

M. McLeish: Oui.

M. Ellis: Le ministère des Transports va garder la responsabilité des services de la navigation aérienne?

M. McLeish: Oui.

M. Ellis: Le ministère des Transports va garder la responsabilité de l'équipement de la navigation?

M. McLeish: Oui.

M. Ellis: Mais, pour l'amour de Dieu, pourquoi veut-il donc se débarrasser de l'aéroport? Pourquoi faire participer un autre niveau de gouvernement?

M. McLeish: Il y a des activités au sol dans les aéroports et les territoires ont intérêt à tirer . . .

M. Ellis: Vous êtes certain que cette politique n'a rien à voir avec les coûts de renforcement des pistes pour pouvoir prendre des avions plus lourds?

M. McLeish: Cela n'a rien à voir.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions à poser à notre administrateur très compétent du transport maritime, M. Sinclair. J'essaie d'avoir des éclaircissements sur plusieurs questions, mais il s'avère un peu difficile de le faire. Peut-être que M. Sinclair pourra m'aider à les éclaircir.

[Texte]

In regard to the Great Lakes and particularly, say, the Lake St. Louis, Lake St. Francis area up to, say, the Eisenhower Locks, outside of the Seaway channel, who is responsible for the water? Is it federal or provincial?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Lake St. Louis and Lake St. Francis are not in the Great Lakes system.

Mr. Campbell (LaSalle): Well, they go by there.

Mr. Sinclair: They go by there, yes. Technically, the St. Lawrence Seaway has the responsibility for the maintenance of the navigational channel from Montreal through Long Point on Lake Erie and, by agreement with the Canadian Coast Guard, the Coast Guard looks after practically all of the navigational aids requirements and the icebreaking services.

With respect to the level of water control, that is a responsibility of the International Joint Commission and Transport Canada and others participate on a committee which meets weekly to determine the levels of water throughput and water flow in the Montreal-Lake Ontario section of the Seaway operations.

• 1650

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, Mr. Sinclair has not understood my question. Outside the Seaway, the bodies of water outside the Seaway—I am not concerned with the Seaway; I know who controls the Seaway—but outside the Seaway, for the waters outside the Seaway, whose responsibility is that for licensing, for surveillance, in particular in those areas? I could go beyond in the Thousand Islands and right up, but I am just particularly interested in that body of water from Cornwall to Montreal. Outside the Seaway, whose responsibility is it? Is it the provinces that are responsible for the water outside the Seaway? Or is it a federal responsibility?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is a federal responsibility.

The Chairman: Department of Transport?

Mr. Sinclair: Department of Transport.

Mr. Campbell (LaSalle): All the waters from shore to shore, say from the Quebec side to the Ontario side, are federal responsibility?

Mr. Sinclair: I am not sure what Mr. Campbell is getting at, but about navigation in those waters, yes, we in the Department of Transport are responsible.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay. So that means surveillance outside the Seaway is the responsibility of the Canadian Coast Guard or RCMP—the federal, regardless of the department.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Campbell (LaSalle): And we provide all the licensing for all small craft in that area.

Mr. Sinclair: Yes, within certain limits. We do not go into licensing very small craft. But if you are talking about the pleasure-boat community, yes, we are responsible for the surveillance and licensing of pleasure boats.

[Traduction]

Je veux savoir si c'est le gouvernement fédéral ou provincial qui a la responsabilité des Grands Lacs, surtout dans la région du lac St-Louis, du lac St-François jusqu'aux écluses Eisenhower, en dehors du canal de la voie maritime?

M. Sinclair: Monsieur le président, le lac St-Louis et le lac St-François ne se trouvent pas dans les Grands Lacs.

M. Campbell (LaSalle): Ils ne sont pas loin.

M. Sinclair: C'est vrai. Du point de vue technique, l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent a la responsabilité de l'entretien du canal de navigation de Montréal à Long Point, au lac Érié, et, en vertu d'une entente avec la Garde côtière canadienne, celle-ci s'occupe de presque toutes les aides à la navigation et les services de brise-glace.

Pour ce qui est du contrôle du niveau de l'eau, cela relève de la Commission mixte internationale et du ministère des Transports et d'autres qui siègent au comité qui se réunit toutes les semaines pour évaluer les niveaux et le débit de l'eau dans la partie entre Montréal et le lac Ontario dans la Voie maritime.

M. Campbell (LaSalle): M. Sinclair n'a pas compris ma question, monsieur le président. Je parle des eaux en dehors de la Voie maritime; je sais qui a la responsabilité de la Voie maritime... mais je veux savoir qui s'occupe des permis et de la surveillance dans les eaux en dehors de la Voie maritime? Je pourrais également parler des Mille-Îles etc, mais je m'intéresse surtout aux eaux entre Cornwall et Montréal. Je veux savoir qui en a la responsabilité? Les eaux en dehors de la Voie maritime relèvent-elles du gouvernement provincial ou fédéral?

M. Sinclair: Il s'agit d'une responsabilité fédérale, monsieur le président.

Le président: Du ministère des Transports?

M. Sinclair: Du ministère des Transports.

M. Campbell (LaSalle): Est-il vrai que toutes les eaux entre la frontière du Québec et celle de l'Ontario relèvent du fédéral?

M. Sinclair: Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la question de M. Campbell, mais c'est effectivement le ministère des Transports qui est responsable de la navigation dans ces eaux.

M. Campbell (LaSalle): D'accord. Autrement dit, la surveillance en dehors de la Voie maritime relève de la garde côtière canadienne ou de la GRC... il s'agit de gouvernement fédéral, quel que soit le ministère.

M. Sinclair: Oui.

M. Campbell (LaSalle): Et nous émettons les permis pour tous les petits bateaux de la région.

M. Sinclair: Oui, jusqu'à un certain point. Nous n'émettons pas de permis pour de très petits bateaux. Cependant, il est vrai que nous émettons des permis et que nous surveillons les embarcations de plaisance.

[Text]

Mr. Campbell (LaSalle): The simple reason I was asking that is I was told by the department that the federal government was responsible solely for the Seaway, the simple Seaway; anything other than that was in the complete control of the provincial government. And you have said no, from shore to shore it is federal responsibility. I am glad to know that.

There is one other question. The department has just recently, about a year ago, constructed a major lighthouse and helicopter pad in the Saint-Anicet area. Would you have any idea of why that was constructed and could you give me an approximate estimate of the cost to the government for that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have that information at my fingertips, but I would be happy to get it and give it to Mr. Campbell, through you.

Mr. Campbell (LaSalle): One last question, Mr. Chairman, is that we have noticed—and that is a fairly important strip of water, from Cornwall to Montreal—there is a massive amount of pleasure craft in that area and there is absolutely no surveillance by the provincial, the RCMP, or the Coast Guard. Is there any particular reason why that has not been done, why there are no patrols in that area? People have been living there for the last—I have been in that area for 30 years and I have not seen one craft. Many times the associations in that area, the marinas, have asked me why there is absolutely no surveillance, no one they can call upon, other than a small detachment in Valleyfield. For that strip between the Eisenhower locks and maybe even the Beauharnois locks there is no surveillance at any time, not even on the weekends and the summer season, when it is extremely busy.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, if we are referring to search and rescue surveillance, the unit at Valleyfield which Mr. Campbell has referred to, plus units that would be available generally in the waterway between Cornwall and Montreal, provides a level of service, along with the rescue auxiliary, that so far has been reasonably appropriate. We do not have the resources to conduct a continual patrol or surveillance on all the waterways in Canada, nor would we think this would be a cost-effective deployment of resources. We try to deploy our search and rescue resources where we believe the need is, to the best of our ability and to the extent of the resources we have at our disposal.

• 1655

Mr. Campbell (LaSalle): I tend to agree with that, but there is no surveillance of licensing, of the life-saving facilities in many of the craft. As I said, you have a detachment in Valleyfield that is basically only used when the regatas are on in that area. It would seem that at least once a week, especially on a weekend, some kind of surveillance—do we have to have a major tragedy or loss of life before we deploy these? I think you have two craft in Valleyfield that barnacles are on, and the only time the craft go out, as I said, is in—People are posing questions, and rightly so. I do not think they have to patrol seven days a week, twenty-four hours a day, but if they did patrol at least on the weekends occasionally it would keep the pleasure craft in line. They would be aware that, once in a

[Translation]

M. Campbell (LaSalle): Si je vous pose la question, c'est parce que le ministère m'a dit que le gouvernement fédéral avait la responsabilité uniquement de la Voie maritime, et que toutes les autres eaux relevaient du gouvernement provincial. Mais vous venez de me dire qu'il s'agit d'une responsabilité fédérale d'un océan à l'autre. Je suis content de le savoir.

J'ai une autre question. Il y a environ un an, le ministère a construit un phare et un hélicoptère dans la région de Saint-Anicet. Savez-vous pourquoi ces installations ont été construites et pourriez-vous me dire environ combien cela a coûté au gouvernement fédéral?

M. Sinclair: Je n'ai pas ces données ici monsieur le président, mais je serai heureux de les obtenir et de les fournir à M. Campbell par votre entremise.

M. Campbell (LaSalle): J'ai une dernière question, monsieur le président. Nous avons constaté qu'il y a énormément d'embarcations de plaisance entre Cornwall et Montréal, qui est une zone maritime assez importante, et qu'il n'y a pas de surveillance de la part du gouvernement provincial, ni de la GRC, ni de la Garde côtière canadienne. Pourquoi n'y a-t-il pas de patrouilleurs dans la région? Je demeure dans la région depuis 30 ans et je n'ai jamais vu de patrouilleur. Les marinas de la région m'ont souvent demandé pourquoi il n'y a pas de surveillance, et pourquoi il n'y a personne à qui ils peuvent avoir recours sauf à un petit «détachement» à Valleyfield. Il n'y a pas de surveillance du tout pour la zone qui se trouve entre les écluses Eisenhower et peut-être même les écluses Beauharnois, même pas pendant les périodes de pointe pendant les fins de semaine en été.

M. Sinclair: S'il s'agit de la surveillance de secours et de sauvetage, monsieur le président, il y a le groupe à Valleyfield dont M. Campbell a parlé, en plus des groupes qui seraient disponibles dans la Voie maritime entre Cornwall et Montréal, sans parler du service auxiliaire de sauvetage, qui jusqu'ici a été assez convenable. Nous n'avons pas les ressources nécessaires pour avoir une surveillance continue sur toutes les voies maritimes du Canada, et nous n'estimons pas qu'une telle surveillance coûterait trop cher par rapport à son efficacité. Nous tentons de déployer nos équipements de recherche et de sauvetage là où nous croyons qu'ils sont nécessaires, au meilleur de nos aptitudes et dans la mesure des ressources mises à notre disposition.

M. Campbell (LaSalle): J'ai tendance à le reconnaître, mais on n'exerce aucun contrôle sur l'approbation des installations de sauvetage qui se trouvent sur plusieurs bateaux. Comme je le disais plus tôt, vous avez un détachement à Valleyfield qui n'est utilisé essentiellement que pendant les régates dans cette région. Il me semble qu'au moins une fois par semaine, la fin de semaine surtout, une quelconque forme de surveillance... Devrons-nous attendre une tragédie ou une perte de vie avant de déployer ces ressources? Je crois que vous avez à Valleyfield deux bateaux couverts de bernaches, et comme je le disais, ils ne sortent que... Les gens se posent des questions, et ce n'est pas sans raison. Je ne crois pas qu'il serait nécessaire de patrouiller sept jours par semaine 24 heures par jour,

[Texte]

while, there is some kind of surveillance and they would keep their boats up to par in regard to life-saving equipment, fire extinguishers, proper licensing, and so on, in the area. Now they know that there is no surveillance and people are getting away with murder. Why there has not been any tragedy to date—It is certainly going to happen, and then, I suppose, that will incite us to provide some kind of surveillance.

I would just like to leave that with you, sir. If, through your department, you could incite them to provide maybe some kind of surveillance on the weekends all the residents of that area, who number thousands and thousands, would certainly appreciate it. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Sinclair, do you wish to comment?

Mr. Sinclair: I would be quite happy to look into the questions that Mr. Campbell has raised and conduct a review of the particular area that he has mentioned.

The Chairman: Thank you.

Before proceeding to Mr. Thomson, I would like again to remind members, if I have not already done so, that the subcommittee had agreed that we would try to complete dealing with the supplementary estimates (C) in today's meetings. Therefore, I would again seek the co-operation of members with regard to the business of relevancy in the Supplementary estimates and hope that they will not go as far afield in the supps as one does in the main estimates.

Mr. Forrestall: Those \$1 votes cover everything.

The Chairman: I understand that concern as well, Mr. Forrestall, but you covered that fairly well in your opening point. I think it is something that perhaps the subcommittee, and consequently the committee, may well wish to look at. Mr. Thomson.

Mr. Campbell (LaSalle): On a point of order, Mr. Chairman. It is 4.56 p.m. and we usually adjourn at 5.00. Could we call it 5.00 p.m.? I think we are resuming this evening.

The Chairman: We usually go on, Mr. Campbell, until 5.30 or 6.00 p.m. We prefer longer but fewer meetings. Mr. Thomson, please.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I would like to ask some questions concerning Canarctic Shipping Company Limited. I believe the relevance, if it is in question, would fall on page 134 of the supplementary estimates under the category of "Icebreaking, Arctic and Other Ship Support". Mr. Chairman, I would like to know why the government entered into this arrangement with a group called North Water Navigation Limited, whereby the government inherits all the expenses of the operation of the vessel *MV Arctic* and yet the Canarctic Shipping Company Limited is owned to the extent of 51 per cent by the federal government and 49 per cent by North Water Navigation Limited. In other words, what is North Water Navigation Limited putting into the Canarctic Ship-

[Traduction]

mais si on le faisait au moins pendant la fin de semaine, on ferait réfléchir les plaisanciers. Ils sauraient, de temps à autre, qu'il y a une surveillance quelconque et ils garderaient leur bateau en bon ordre pour ce qui est de l'équipement de sauvetage, des extincteurs, des permis nécessaires, etc. dans cette région etc. Ils savent maintenant qu'ils n'y a pas de surveillance et ils se tirent impunément de situations graves. Je ne sais pas comment on a pu éviter la tragédie jusqu'à maintenant... cela se produira sûrement et alors je présume que cela nous incitera à assurer une certaine surveillance.

Je voudrais que vous y réfléchissiez, monsieur. Si vous pouviez inciter les responsables du ministère à ordonner qu'une certaine surveillance soit assurée pendant les fins de semaine, les milliers de résidents de cette région l'apprécieraient sûrement. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Sinclair, voulez-vous répondre?

M. Sinclair: Je serais très heureux d'étudier les questions soulevées par M. Campbell et de faire une étude de la région dont il a parlé.

Le président: Merci.

Avant de céder la parole à M. Thomson, je voudrais rappeler aux membres, si je ne l'ai déjà fait, que le sous-comité a convenu que nous essaierions d'en terminer aujourd'hui avec le budget supplémentaire (C). Conséquemment, je sollicite à nouveau la collaboration des membres qui voudront bien s'en tenir uniquement à des questions pertinentes au budget supplémentaire; j'espère aussi qu'ils ne poseront pas trop de questions supplémentaires, comme on le fait quand il s'agit du budget principal.

M. Forrestall: Ces crédits de \$1 couvrent à peu près tout.

Le président: Je comprends aussi votre pré-occupation, monsieur Forrestall, mais vous en avez parlé assez longuement lors de votre première intervention. Je pense que le sous-comité, et conséquemment le Comité, voudront peut-être un jour discuter de cette question. Monsieur Thomson.

M. Campbell (LaSalle): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il est 16 h 56 et généralement nous ajournons à 17 h 00. Pourrions-nous ajourner maintenant? Je crois que nous reprenons ce soir.

Le président: Monsieur Campbell, nous poursuivons habituellement jusqu'à 17 h 30 ou 18 h 00. Nous préférons des réunions plus longues mais moins fréquentes. Monsieur Thomson, s'il vous plaît.

M. Thomson: Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions relativement à la *Canarctic Shipping Company Limited*. Cette question est pertinente puisqu'on en parle à la page 135 du budget supplémentaire sous la rubrique «Déglaçage, Arctique et autres services maritimes». Monsieur le président, je voudrais savoir pourquoi le gouvernement a conclu cette entente avec un groupe appelé *North Water Navigation Limited*, entente en vertu de laquelle le gouvernement hérite de toutes les dépenses de fonctionnement du navire «MV Arctic», alors que la *Canarctic Shipping Company Limited* appartient à 51 p. 100 au gouvernement fédéral et à 49 p. 100 à la *North Water Navigation Limited*. Autrement dit, qu'est-ce que la *North Water Navigation Limited* a investi

[Text]

ping Company Limited in order to entitle them to an equity interest of 49 per cent?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, North Water Navigation Limited is a company which is owned in equal part by Canada Steamship Lines Limited of Montreal, Upper Lakes Shipping Limited of Toronto and Federal Commerce and Navigation Company Limited of Montreal.

The North Water Navigation group contributes operating services in terms of crewing, provisioning and Looking after the basic operation of the vessel. Federal Commerce, as part of their contribution, looks after the marketing and the arranging of contracts for the vessel, and the North Water group has undertaken to charter the vessel on a time charter arrangement for approximately six months every year at a price of \$8,000 Canadian a day. So they contribute approximately 183 days a year times \$8,000 a day, to the operating costs of the vessel.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I am aware of all those figures but the services that you have mentioned—that Mr. Sinclair has mentioned—are all reimbursable expenses that have been paid for by the government. In the notes to the financial statement, as I am sure Mr. Sinclair is aware, during the years 1978 and 1979, the accumulated contributions that have been made by way of parliamentary grant or by way of Parliament total \$6,241,000. In so far as I can see, all of the services that are being provided by Federal Commerce and Navigation Company Limited, Upper Lakes Shipping Limited, and Canadian Pacific Steamship Limited are all being reimbursed by way of government grant. I admit that there is possibly a liability to North Water Navigation Limited in conjunction with the \$8,000 lease arrangement that they have, but it is my understanding also that they would be receiving about that amount in turn by sub-chartering or using the vessel for their own revenue purposes and, as a matter of fact, they could well be making money on it.

My point is that all of the expenses of Canarctic Shipping Company Limited, and the losses, are being borne by the government entirely. All of the expenses of the three companies are being fully reimbursed by the government; however here is North Water Navigation Limited with a 49 per cent equity interest in the company. I do not understand what justification there is for them having 49 per cent equity interest.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the original justification for the project in the beginning was in the nature of a developmental project to demonstrate the feasibility of an ice-breaking cargo carrier and the *MV Arctic* was the world's first ice-breaking cargo carrier. As I said, it was in the nature of a technological development project to demonstrate a Canadian presence in the Canadian Arctic and to demonstrate the feasibility of extended seasons for operations in the Arctic. Because of the experimental nature of the vessel and because of the rather high capital cost attendant to the construction of a vessel of a developmental nature and because of the uncer-

[Translation]

dans la *Canarctic Shipping Company Limited* pour obtenir une participation au capital équivalent à 49 p. 100?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, la *North Water Navigation Limited* est une société appartenant à part égale à la *Canada Steamship Lines Limited* de Montréal, à la *Upper Lakes Shipping Limited* de Toronto et à la *Federal Commerce and Navigation Company Limited* de Montréal.

Le groupe *North Water Navigation* contribue des services de fonctionnement; il fournit l'équipage et les approvisionnements et il s'occupe du fonctionnement du navire. Dans le cadre de sa contribution, la société *Federal Commerce* s'occupe de la mise en marché et de la signature de contrats de location de ce navire; le groupe *North Water* s'est engagé à nolisier le navire pour une période d'environ six mois par année au taux de \$8,000 canadiens par jour. Il faut donc compter environ 183 jours par année multipliés par \$8,000 par jour, ce qui représente la contribution de cette société au coût de fonctionnement du navire.

M. Thomson: Monsieur le président, je connais tous ces chiffres, mais les services dont M. Sinclair a parlé sont toutes des dépenses remboursables qui ont été payées par le gouvernement. Je suis certain que M. Sinclair sait que, comme on l'indique aux états financiers, en 1978 et 1979 les contributions totales versées sous forme de subventions parlementaires représentent \$6,241,000. Sauf erreur, tous les services fournis par la *Federal Commerce and Navigation Company Limited*, la *Upper Lakes Shipping Limited*, et la *Canadian Pacific Steamship Limited* sont remboursés par des subventions gouvernementales. J'admets que la *North Water Navigation Limited* accepte peut-être une certaine responsabilité découlant de l'entente de location à \$8,000 par jour, mais je crois aussi que cette société recevra approximativement cette somme en sous-nolisant le navire ou en l'utilisant à ses propres fins; de fait, cette société pourrait même réaliser un certain profit.

Le fait est que toutes les dépenses et les pertes de la *Canarctic Shipping Company Limited* ont été absorbées par le gouvernement. Toutes les dépenses de ces trois sociétés sont remboursées par le gouvernement; néanmoins, la *North Water Navigation Limited* détient 49 p. cent du capital de la société. Je ne comprends pas comment on peut justifier cette participation de 49 p. cent au capital de la société.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, à l'origine, ce projet de développement visait à démontrer qu'il était possible de construire un cargo brise-glace; le *MV Arctic* était le premier cargo brise-glace du monde. Comme je l'ai dit, il s'agissait d'un projet de développement technologique visant à établir la présence canadienne dans l'Arctique canadien, de même qu'à démontrer la possibilité d'allonger la saison de navigation dans l'Arctique. En raison de la nature expérimentale du navire et des importants coûts d'investissement pour la construction d'un navire expérimental, parce qu'on n'était pas certain de pouvoir mettre en marché un navire qui ne peut être utilisé que

[Texte]

tainty of being able to market a vessel of that kind of configuration in other than Arctic seasons, it was the decision at the time that the government would undertake the financial risk of the project to the extent of underwriting the losses on the ship, and that the industry contribution in addition to the services that they provide, which to some extent are reimbursable, the industry partners would assume whatever risk was attendant to handling the ship on a time-charter basis and they would take their risks as to whether or not they could get \$8,000 a day for it in employment. At the time the agreement was entered into the companies were at some risk and to date I believe have not entirely recovered their costs in the operation of the vessel during the six months it was under time charter.

• 1705

Essentially, the answer to your question is that it was a research and development project to expand the horizons in the Canadian Arctic, and for that reason the government undertook to underwrite the financial risk involved.

Mr. Thomson: Mr. Chairman, I can completely understand the objects of the formation of the company, and I fully support those. What I cannot understand is why it is a one-way street. Why does North Water Navigation Limited let to have a 49 per cent equity interest in a company in which the government is absorbing all the losses? It would seem to me that North Water Navigation Limited has not a thing in the world to lose. Admittedly, they may not be able to charter that vessel at \$8,000 a day, but they are fully experienced people in shipping and I am quite sure that when they entered into that bare-boat charter they were well aware that very minimal risk was their exposure, whereas the government has really inherited that millstone around its neck. In two years alone we have seen operational losses of over \$6 million. My point is that I cannot see why North Water Navigation Limited is entitled to a 49 per cent equity interest.

Mr. Sinclair: Before North Water Navigation Limited gets any return on its 49 per cent interest, any profits resulting from the operation of the ship are to be first applied in reduction of the government's contribution to financing deficits of previous years. Therefore, government will be in exactly the same position as North Water Navigation Limited before North Water Navigation Limited gets any return on its investment in Canartic Shipping Company Limited.

Mr. Thomson: If they make profits on their bare-boat charter would those profits apply to the losses incurred by the government?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, no they would not.

Mr. Thomson: Is it spelled out very specifically in the agreement with North Water Navigation Limited. I am sure Mr. Sinclair is well acquainted with this, that under the terms of the agreement M.V. *Arctic* is owned by the Royal Trust Company and leased to Canartic Shipping Company Limited, but it says here that the company has been granted an option to purchase the vessel upon the expiration of the charter—after 15 years, I guess that is. It would be in 1993. The company has been granted an option to purchase the vessel

[Traduction]

dans les régions arctiques, à l'époque le gouvernement a décidé d'assumer les risques financiers d'un tel projet; le gouvernement acceptait d'absorber les pertes possibles; en plus d'offrir des services qui sont remboursables dans certains cas, les industries associées acceptaient tous risques découlant de l'exploitation du navire dans le cadre d'ententes d'affrètement, de même que les risques que pouvait entraîner le nolisement à \$8,000 par jour, si jamais on ne pouvait utiliser le navire pour cette somme. Au moment de l'entente, les sociétés étaient exposées à des risques et je ne crois pas qu'elles aient pu rentrer dans leurs frais, au cours des six mois d'affrètement.

Pour répondre à votre question, il s'agissait d'un projet de recherche et de développement visant à élargir nos horizons dans l'Arctique canadien et c'est pour cette raison que le gouvernement s'est engagé à souscrire le risque financier que comportait cette opération.

M. Thomson: Monsieur le président, je comprends les raisons pour lesquelles cette compagnie a été constituée, et je les appuie à 100 p. cent. Ce que je ne peux pas comprendre, c'est que les choses soient unilatérales. Pourquoi la North Water Navigation Limited peut-elle détenir 49 p. cent des actions d'une société dont le gouvernement éponge toutes les pertes? Il me semble que la North Water Navigation Limited n'a rien à perdre de cette façon. Elle n'a peut-être pas affrété ce navire à \$8,000 par jour, mais elle a l'expérience de la navigation et je suis certain que lorsqu'elle a conclu cette entente, elle savait fort bien qu'elle courait fort peu de risques. C'est le gouvernement qui a hérité des pertes. En deux ans, les pertes d'exploitation se sont soldées à plus de \$6 millions. Je ne comprends donc pas pourquoi on a autorisé la North Water Navigation Limited à acquérir 49 p. cent des actions.

M. Sinclair: Avant de pouvoir obtenir quelque chose en retour de ce 49 p. 100 d'investissement, la société doit utiliser les profits résultant de l'exploitation de ce navire pour réduire la contribution du gouvernement au déficit des années précédentes. En conséquence, le gouvernement se retrouvera dans la même position que la société avant que cette dernière ne puisse obtenir un rendement quelconque de ses investissements dans la Canartic Shipping Company Limited.

M. Thomson: Si elle faisait des profits avec l'affrètement du navire, est-ce que ces profits serviraient à réduire les pertes subies par le gouvernement?

M. Sinclair: Non.

M. Thomson: L'entente avec la North Water Navigation Limited stipule très clairement—et je suis certain que M. Sinclair le sait—que le M.V. *Arctic* appartient à la compagnie Royal Trust et est louée à la Canartic, mais on stipule également que la société peut acheter le navire à l'expiration du bail, c'est-à-dire après quinze ans. Cela nous donnerait 1993. On a donné à la compagnie un option d'achat sur ce navire pour un montant égal à sa valeur sur le marché ou à \$3,6 millions, en choisissant le moindre. Est-il absolument clair

[Text]

upon the expiration of the charter for an amount equal to the lesser of the fair market value at that time or \$3.6 million. Is it absolutely clear in the agreement with North Water Navigation Limited, that in the event Canartic would exercise that option and turn around and dispose of the boat the profits from that would be totally recovered by the Government of Canada?

Mr. Sinclair: They would be fully recovered by the Government of Canada to the extent that the Government of Canada had contributed toward any financial losses of the corporation.

• 1710

Mr. Thomson: And the capital profit on the disposal of the ship would be applied against the losses that had been incurred by Canartic Shipping?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, any profits of the corporation are first applied to satisfying the government's contribution by way of financing deficits of any kind.

Mr. Thomson: I still have difficulty, Mr. Chairman, understanding why it was necessary to give North Water Navigation Limited and equity interest of 49 per cent in Canartic Shipping. They had no vested financial interest. I admit that they did put up \$300,000, or presumably they put up \$300,000; the same number of dollars per share in the original capital of the company as the federal government put up. Presumably they did that. But apart from that, I just do not understand why the government would not have entered into simply a management contract for the operation of the vessel, and given North Water Navigation Limited a simple bare-boat charter, as they have done. But to give them an equity interest in Canartic Shipping? I just do not understand the logic behind it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not sure if, in the very few minutes available to us, I can explain what was a very complicated arrangement involving the Royal Trust Company and several intercompany relationships. Suffice it to say that the deal was put together such that if there was a profit to be earned on the venture, there would be some distribution of the profits from such a venture in recognition of the roles played by each of the parties. As I indicated earlier, the role played by Canada Steamship Lines—and I think you mentioned Canadian Pacific before, but it is Canada Steamship Lines—is to look after the management of the ship from an operating point of view, and Federal Commerce to do the marketing for business for the ship. If at the time that all deficits, all losses have been recouped . . .

Bear in mind that the federal government has no capital investment in this venture; that its cash investment in the venture by way of capital contribution was exactly the same as North Water's. That is why the operation was split that particular way. There was a recognition that for at least the first five to seven years of the venture there would be substantial and significant losses by the nature of the technological development aspect of the ship and the trades in which it was destined to carry out its role. I hope we see the day in the not too distant future when those accumulated losses will start to

[Translation]

dans l'entente avec la North Water Navigation Limited qu'au cas où la Canartic achetait le navire pour en disposer, les profits devraient être entièrement récupérés par le gouvernement du Canada?

M. Sinclair: Ils le seraient dans la mesure où le gouvernement du Canada a contribué au financement des pertes de la société.

M. Thomson: Et le profit réalisé sur la vente du navire serait utilisé pour éponger les pertes subies par la Canartic?

M. Sinclair: Monsieur le président, les profits de la société sont tout d'abord utilisés pour rembourser le gouvernement des contributions apportées au financement des déficits quels qu'ils soient.

M. Thomson: J'ai toujours de la difficulté à comprendre pourquoi il a été nécessaire d'autoriser la North Water Navigation Limited à posséder 49 p. 100 des actions de la Canartic. Elle n'y avait pas d'intérêt financier véritable. J'admets qu'elle y a investi \$300,000; c'est ce que l'on dit, ou de toute façon autant d'argent que le gouvernement fédéral y a investi. Cependant, je ne vois pas pourquoi le gouvernement n'aurait pas tout simplement conclu un contrat d'exploitation du navire dans le cadre duquel la North Water Navigation Limited aurait tout simplement affrété le navire. Pourquoi leur donner une participation au capital-actions de la Canartic? Je ne comprends pas le raisonnement qui sous-tend cette façon de procéder.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne sais pas si je peux expliquer dans les quelques minutes qu'il nous reste une entente extrêmement compliquée entre la compagnie Royal Trust et plusieurs autres compagnies. Qu'il suffise, de dire qu'en vertu de cette entente, tout profit, quel qu'il soit, serait distribué proportionnellement au rôle joué par chacune des parties. Comme je l'ai dit plus tôt, la Canada Steamship Lines . . . je pense que vous avez parlé de Canadian Pacific alors qu'il s'agit de Canada Steamship Lines . . . s'est occupé d'exploiter le navire et la *Federal Commerce* devait faire le marketing nécessaire. Quand toutes les pertes auront été remboursées . . .

Il faut se rappeler que le gouvernement fédéral n'a pas investi d'argent dans cette entreprise, que sa contribution est exactement la même que celle de la North Water. C'est la raison pour laquelle on a envisagé une pareille distribution. On a reconnu le fait que les 5 à 7 premières années, il y aurait des pertes substantielles dues à la nature du navire, et au rôle qu'il devait jouer. J'espère qu'on verra bientôt le jour où toutes les pertes accumulées commenceront à diminuer. J'espère que cela se fera bientôt, vu les améliorations du marché mondial de l'expédition maritime.

[Texte]

be substantially reduced. With the improvement in world shipping markets, I hope that day is not too far off.

The Chairman: Your final question, Mr. Thomson.

Mr. Thomson: I guess my problem here is that the government stands to lose everything and North Water Navigation Limited stands to lose virtually nothing. They have a guarantee whereby they really cannot lose, although they might lose some money on the bare boat charter. Essentially it is a one-way street where the government loses. And if the company wins, then you share fifty-fifty in the profits, as I see it.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as I said before, this was in the nature of a technological development to demonstrate and support a Canadian presence in the Canadian Arctic. The losses that might be incurred on the operation of the vessel were deemed by the government to be a worthwhile investment in the development of the Canadian Arctic.

The Chairman: Thank you, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Just before I start—I am not used to these numbers; nobody bothers putting zeroes on the end of them—on page 140, under Vote 70c of Supplementary Estimates (C) mention is made of \$2,462,118 to forgive an advance to Canadian National Railways. What is that advance made up of, and where was it in the previous estimate of \$21.411 million?

• 1715

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. McKnight, on July 23, 1973, an agreement in principle was entered into between Canada and the Province of British Columbia, called the July Agreement, concerning a comprehensive program for the northern region of the province, involving railway, port, and resource development. The CNR was the agent for Canada and undertook preliminary railway engineering and environmental work in accordance with that agreement in the vicinity of Terrace, B.C. to a connection at Dease Lake line. Later on, the whole project was abandoned. Well, it has been postponed indefinitely, was the terminology used. It is considered inappropriate to reflect this advance as an asset, and the Auditor General, in his management letter on the department financial operations in 1978-79, said this advance was not considered recoverable because they did not know when, if ever, the project would continue. He recommended that the necessary approval for write-off be obtained, and this the Department of Transport is proposing: that it be written off because there is no foreseeable recovery.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Chairman, I would like to know a little more about the expenditures and the rationale for ceasing the development of that, through the Government of British Columbia and the CN Railroad on behalf of the Government of Canada. The rationale for stopping the project was what, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Kroeger.

[Traduction]

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Thomson.

M. Thomson: Le problème, c'est que le gouvernement peut tout perdre alors que la North Water Navigation Limited ne pourra presque rien perdre. Elle dispose d'une garantie selon laquelle elle ne peut pas perdre, bien qu'elle puisse subir des pertes dans le cadre de ses activités d'affrètement. Il s'agit en fait d'une entreprise où seul le gouvernement peut perdre. Si la compagnie fait des gains, ils sont alors partagés également entre les deux partis.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme je l'ai dit tout à l'heure, cela dépend de la nature du navire et du fait qu'il faut assurer une présence canadienne dans l'Arctique canadien. Les pertes envisagées étaient considérées comme un investissement valable dans le développement de l'Arctique canadien.

Le président: Merci. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Avant de commencer... je n'ai pas l'habitude de ces chiffres, on ne se soucie plus des zéros... je vous renvoie à la page 140 du budget supplémentaire (c), où l'on mentionne au crédit 70 (c) qu'on remet aux chemins de fer nationaux une avance de \$2,462,118. Que comprend cette avance, où trouve-t-on ce montant dans les budgets précédents?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur McKnight, le 23 juillet 1973, le Canada et la province de la Colombie-Britannique ont conclu une entente de principe, appelée l'entente de juillet, au sujet d'un programme complet de développement du nord de la province, y compris les chemins de fer, les ports et les ressources. Le CN était l'agent représentant le Canada et il a entrepris des travaux préliminaires dans le secteur des chemins de fer, y compris des études techniques et écologiques dans les environs de Terrace, Colombie-Britannique, afin de relier cet endroit à la ligne de Dease Lake. Plus tard, on a abandonné ce projet. En tout cas, il a été remis à une date indéterminée, comme on dit. On a jugé inapproprié d'appeler cette avance un actif et le Vérificateur général, dans sa lettre sur l'administration financière du ministère en 1978-1979, a dit que cette avance n'était pas considérée comme une avance recouvrable, parce qu'on ne savait pas quand ou même si le projet continuerait. Il a recommandé qu'on obtienne l'approbation nécessaire pour que cette avance soit radiée et c'est ce que le ministère des Transports propose. L'avance est radiée parce qu'on ne peut pas prévoir le moment où elle sera recouvrable.

M. McKnight: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur le président, j'aimerais avoir des détails au sujet des dépenses effectuées à ce titre et connaître les raisons pour lesquelles on a mis fin au projet.

Le président: Monsieur Kroeger.

[Text]

Mr. Kroeger: This dates back well before my time in the Department of Transport. I think it was a federal-provincial agreement intended to promote the development of the northern part of British Columbia, but the economics of the line simply did not hold up. The uses for the line were not there, and in the end the line, I think, has been left; it is not being used. I am trying to remember the year in which the project was actually abandoned; perhaps around 1976. It was part of a federal-provincial arrangement, and I think undertaken at the behest of the Government of British Columbia.

Mr. Bockstael: Actually, Canada was to recover its portion of the money from the province, due to the preliminary railway engineering and environmental work on the Meziadin line. The Government of Canada did recoup from the province, but there is a difference or a balance of \$2.4 million in advances to the CNR still outstanding in the financial statements of the department. It is a clean-up by the Auditor General to have that taken out.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

To carry on where I see—less the funds, as the member for Regina West was commenting on—where the deferred expenditures for the acquisition and leasing of grain hopper cars are \$1,300,000, it is my understanding that this probably refers to the 2,000 hopper cars which were purchased by the Connecticut Bank and Trust Company in the United States and leased back to the Government of Canada through J. P. Morgan Interfunding at an approximate cost of \$11 million a year. I would like, Mr. Chairman, the exact cost per year of the leasing of these hopper cars to the Government of Canada, and if I could, the explanation for why we would be sending anywhere in the neighbourhood, over the lifetime of the lease, of \$275 million to \$300 million out of Canada to lease cars that were built in Canada through an American organization.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, first of all, the average cost per car of the leasing is about \$47,000 over the leasing period for the car. That is a 25-year period. It averages out to somewhere around \$12 million a year; and this will take full effect in 1981-82. The reason there is a lapse, as you are aware, is that the cars have been sort of staged into coming into leasing, and therefore we have not spent the full amount for the leasing purposes. I was looking for the answer to your first part while you were giving me the second part of the question; could you repeat it, please?

Mr. McKnight: I do not know which one that was.

Mr. Giroux: The last part of your question, sorry.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, my second part of my first question was the rationale for leasing, the economics for leasing, or the reason there was not any leasing company in Canada that was capable of handling this transaction.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman. Well, the rationale is, first, the purchase of 2,000 hopper cars is quite a severe drain

[Translation]

M. Kroeger: Cela remonte longtemps avant que je n'arrive au ministère des Transports. Je crois qu'il s'agissait d'une entente fédérale-provinciale visant à promouvoir le développement du nord de la Colombie-Britannique, mais le projet ne s'est pas avéré rentable. Cette ligne de chemin de fer n'était pas vraiment utile et je crois qu'on ne l'utilise plus du tout. J'essaie de me souvenir de l'année où l'on a abandonné ce projet. C'était peut-être en 1976. Cela faisait partie d'une entente fédérale-provinciale et je crois que cela y a été inclus à la demande du gouvernement de la Colombie-Britannique.

M. Bockstael: En fait, le Canada devait récupérer de la province sa contribution aux sommes investies dans les études techniques et écologiques sur la ligne Meziadin. Le gouvernement du Canada a récupéré une certaine somme de la province, mais il reste toujours 2.4 millions de dollars en avance consentie au CN qui, n'ayant pas été remboursée, figure toujours dans les états financiers du ministère. Le Vérificateur général a voulu qu'on annule cette avance pour que les états financiers soient clairs.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

Le député de Regina-Ouest a déjà parlé de ces fonds, je veux parler des dépenses différées pour l'acquisition et la location de wagons-trémies au coût de \$1,300,000. Il doit s'agir des 2,000 wagons-trémies achetés par la Connecticut Bank and Trust Company des États-Unis et loués au gouvernement du Canada par l'entremise de la J. P. Morgan Interfunding à un coût approximatif de 11 millions de dollars par année. Je voudrais savoir quel est le coût exact de la location de ces wagons-trémies par année et, si possible, les raisons pour lesquelles nous versons à l'extérieur du pays quelque 275 à 300 millions de dollars pour louer des wagons construits au Canada d'un organisme américain?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, tout d'abord, le coût moyen de la location de wagon est d'environ \$47,000 pour toute la période de la location. Elle dure 25 ans. Cela coûtera environ 12 millions de dollars en moyenne par année, à partir de 1981-1982. Si les dépenses ont été différées, comme vous le savez, c'est que les wagons doivent être loués de façon progressive et qu'en conséquence, nous n'avons pas dépensé toutes les sommes affectées à l'allocation. Pendant que vous me posiez la deuxième partie de votre question, je cherchais la réponse à la première. Pouvez-vous me répéter la deuxième question?

M. McKnight: Je ne me souviens plus de laquelle.

M. Giroux: C'est la dernière partie de votre question, excusez-moi.

M. McKnight: Monsieur le président, il s'agissait des raisons pour lesquelles nous louons ces wagons d'une société américaine, n'y a-t-il pas de compagnies canadiennes qui puissent s'occuper de cette transaction?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Oui, monsieur le président. Tout d'abord, l'achat de 2,000 wagons-trémies exige une ponction importante

[Texte]

on the government's financial resources in any given year, and the leasing approach certainly reduces this drain considerably. The best advice we obtained in terms of how to proceed with respect to the leasing approach was that it should be done through the approach that was used; I could get you some more detailed information as to the actual approach that was used, but as I can recall it at that time, it was the only reasonable approach in order to get the necessary financing done at that time that could have been followed. I cannot add that much more to it, because it has now been about a year and a half and I cannot recall the exact details of how it was evolved, but I can get that for you.

Mr. McKnight: So then, Mr. Chairman, I understand from Mr. Giroux that the economics of the offer made by the J. P. Morgan interfunding and through the Connecticut Bank and Trust Company, which are the owners of the cars, was the best financial arrangement the Government of Canada could come to at that time. I am not criticizing the idea of leasing these cars. What I was really wanting to know is why in a country as large and as great as Canada, we would be out-hustled in the area of leasing cars manufactured in our country to run on our rail lines. I am wondering if it has something to do with the policy and the tax system of this country.

Mr. Giroux: I think a good part of it has to do with the tax question, and it is a rather complex one to come to grips with, but you are quite right; it is one of the considerations that led to this kind of approach.

Mr. McKnight: Well then, I would strongly urge that the government take steps that would make the leasing available in Canada, Mr. Chairman, through changes of those provisions in our tax system.

I would also like to ask a little more on that agreement. I can understand it has been a year and half since it was negotiated, but my understanding is that during the lifetime of this agreement, the government may, at a certain time under certain circumstances, exercise a purchase agreement for these cars. If so, what would the circumstances be? Is there any buy-back provision at the termination of the twenty-five year contract on these cars?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I would have to get that information for Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I would appreciate it if I could have that information, Mr. Chairman.

The Chairman: It shall be supplied.

Mr. McKnight: Thank you very much. I would like to go on in the question of the prairie branch-line rehabilitation system. In 1977 when the program was first announced, we were talking of \$800 million in 1977 value. If you take the average rate of inflation we have had in Canada from that time until 1985 when we are finished, my estimation is that, in value of 1977, you really will only have about \$350 million worth of rehabilitation done, and I guess the question to the parliamentary secretary is: Has there been any discussion in the Cabinet circles either to increase by the inflation rate we have had in Canada the funds available, or to accelerate the timetabling of

[Traduction]

dans les ressources financières du gouvernement et c'est pourquoi on a préféré la location. Selon les conseils que nous avons obtenus sur la façon de procéder pour louer ces wagons, il fallait procéder comme nous l'avons fait et je pourrai obtenir pour vous plus de détails sur cette procédure. Si je me souviens bien, c'était la seule procédure raisonnable pour obtenir un financement nécessaire. Je n'ai rien d'autre à ajouter, parce que cela fait maintenant un an et demi et que je ne me souviens plus des détails de la transaction, mais je peux les obtenir pour vous.

M. McKnight: Si j'ai bien compris ce que M. Giroux a dit, le recours à la *J. P. Morgan Interfunding* pour louer des wagons appartenant à la *Connecticut Bank and Trust Company*, était le meilleur arrangement à la disposition du gouvernement du Canada à l'époque. Je ne veux pas critiquer cette idée de louer les wagons. Je voulais plutôt savoir pourquoi, dans un pays aussi grand que le Canada, il n'y a pas de compagnie qui puisse nous louer des wagons fabriqués au Canada et devant être utilisés par nos chemins de fer. Je me demande si cela a quelque chose à voir avec la politique et le régime fiscal de notre pays.

M. Giroux: Je crois que cela est surtout dû au régime fiscal et c'est une question assez complexe. Cependant, vous avez raison, c'est l'une des considérations qui nous ont amenés à choisir cette méthode.

M. McKnight: Dans ce cas, j'incite fortement le gouvernement à prendre des mesures afin que ce genre de location soit disponible au Canada, en modifiant les dispositions appropriées de régime fiscal.

J'aimerais également avoir plus de détails sur cette entente. Je comprends que cela fait déjà un an et demi qu'elle a été négociée, mais je crois que le gouvernement pourra, au cours de cette entente, et dans certaines circonstances, exercer un droit d'achat sur ces wagons. Dans l'affirmative, quelles seraient ces circonstances? A l'expiration du contrat, c'est-à-dire dans 25 ans, le gouvernement pourra-t-il racheter ces wagons?

M. Giroux: Monsieur le président, je vais obtenir ces renseignements pour M. McKnight.

M. McKnight: J'aimerais beaucoup que vous le fassiez.

Le président: Très bien.

M. McKnight: Merci beaucoup. Je voudrais maintenant poser des questions au sujet de la remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies. Lorsqu'on a annoncé ce programme en 1977, on l'évaluait à 800 millions de dollars. Si l'on tient compte du taux moyen d'inflation jusqu'à 1985, lorsque le projet sera terminé, et selon mes calculs, la remise en état n'aura pas coûté plus de 350 millions de dollars en dollars de 1977, et c'est pourquoi je demande au secrétaire parlementaire si le cabinet a discuté de la possibilité d'indexer au taux d'inflation les fonds disponibles à cette fin ou d'accélérer la remise en état pour que l'inflation ne gruge pas une part aussi importante des fonds affectés à ce programme?

[Text]

this so that inflation does not take such a large chunk out of the rehabilitation funds?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: To my knowledge, the \$70 million a year as forecast is the program being adhered to and there has been no discussion to increase that or modify it to meet the inflation factor, but the deputy minister, who sends up these documents to Cabinet, may want to add something.

Mr. Kroeger: We have raised this question with the Treasury Board on a couple of occasions, but they have not found it possible to allocate inflationary increases to the original program. There may be some further consideration of the future of this program, including the question of some topic to compensate for inflation during the course of this spring and summer.

• 1725

Mr. McKnight: The Branch Line Rehabilitation Program as laid out requires prioritization. I would just like to know from the parliamentary secretary if that prioritization is now being done by the western branch of the CTC or if the prioritization is still being done in Ottawa. And has any consideration being done been given now because of the government's availability or access to the real report to the recommendations included in that report?

Mr. Bockstael: I do not have all the information. For more complete information I would ask Mr. Giroux to comment.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman and Mr. McKnight, we are presently in the process of developing the prioritization of the program for the next five years of the Branch Line Rehabilitation Program. A number of organizations are involved in this—the railways, of course, and representatives of the grain industry. A very important group is of course the grain transportation co-ordinators group in Winnipeg. Very much involved also is the western CTC group which is now becoming well established and able to provide a lot of input in this process.

Mr. McKnight: They have some office space now, do they not?

Mr. Giroux: that is right. I understand they have some satisfactory office space now. The purpose of all of this is to bring in the views of all those groups in order to set the priorities for the branch line system and develop an appropriate work program for the next five years. Of course, this program when completed will be submitted to the Minister of Transport for his approval, and we will also be discussing this with the provincial governments of the three prairie provinces in that process before it is eventually made known public.

The Chairman: Your final question, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: If I am going to the final one, Mr. Chairman...

The Chairman: I can put you on the second round.

[Translation]

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: A ma connaissance, les 70 millions de dollars par année affectés à ce programme correspondent à nos prévisions et l'on n'a pas discuté d'augmentation ou de modification du programme pour tenir compte de l'inflation. Cependant, le sous-ministre qui est chargé d'envoyer ces documents au cabinet, voudra peut-être ajouter quelque chose.

M. Kroeger: Nous avons soulevé cette question avec le Conseil du Trésor à quelques reprises, mais il nous a dit qu'il n'était pas possible d'augmenter le programme original à cause de l'inflation. Au cours du printemps et de l'été, il se peut que l'on revoie ce programme, afin de compenser les effets de l'inflation.

M. McKnight: Le programme de remise en état des lignes secondaires tel que décrit doit être prioritaire. Je voudrais que le secrétaire parlementaire me dise si c'est la division de l'Ouest de la CCT qui détermine cette priorité ou si cela se fait toujours à Ottawa. Maintenant que le gouvernement a accès au vrai rapport sur les recommandations contenues dans ce rapport, a-t-on étudié la question?

M. Bockstael: Je n'ai pas tous ces renseignements, je demanderai donc à M. Giroux de répondre.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, monsieur McKnight, nous sommes présentement à établir les priorités quinquennales du programme de remise en état des lignes secondaires. Plusieurs organismes participent à cette démarche dont, bien sûr, les chemins de fer et les représentants de l'industrie céréalière. Bien sûr, un des groupes importants est le groupe de coordination des transports céréaliers de Winnipeg. Le groupe de la CCT de l'Ouest participe activement, maintenant qu'il est bien établi et qu'il est en mesure de s'engager dans cette démarche.

M. McKnight: Ils ont maintenant des bureaux, n'est-ce pas?

M. Giroux: En effet. Je pense qu'ils ont maintenant trouvé un endroit satisfaisant. Il s'agit de connaître les opinions de tous ces groupes afin d'établir des priorités quinquennales pour le système des lignes secondaires et de développer un programme de travail quinquennal approprié. Évidemment, avant qu'il ne soit rendu public, le programme devra recevoir l'approbation du ministre des Transports et nous en discuterons également avec les trois gouvernements provinciaux des provinces des Prairies.

Le président: Monsieur McKnight, c'est votre dernière question.

M. McKnight: Si c'est ma dernière question, monsieur le président...

Le président: Je puis vous inscrire pour le deuxième tour.

[Texte]

M. McKnight: That is fine. I will be back tonight. In the past the Government of Canada has definitely purchased 8,000 hopper cars. I would just like to know how many of those are in operation now. I am not too sure there would be 8,000, but could I be made aware, Mr. Chairman, as to the disposition of these hopper cars after they have served and been depreciated out? Are there any arrangements that the Government of Canada will continue to own these cars, and for what length of time they will continue to own them? What will the disposition be after the government ceases owning these cars?

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: The answer to your first question, Mr. McKnight, is that virtually all of them are in operation. There are a number which are subject to repair because of small collisions and so on, but it is a very small number of any monthly basis that is not in virtual operation. With respect to your second question, it is a very interesting one because it all depends on just what positions the railway companies will eventually be in to be able to purchase and carry on this particular program. No decisions have been made as of this stage as to exactly what will be happening to the hopper cars in the future. They are now the property of the Government of Canada, these 8,000, and they will be made available to railway companies on an ongoing basis. If the railway companies eventually get into a situation where they are able to purchase those hopper cars there is nothing to stop eventual negotiations with them as to the actual disposal of the hopper cars to them.

Mr. McKnight: But at present there is not any criterion for that negotiation.

Mr. Giroux: No, it has been addressed at this stage because it is very remote that the railways would be in a position to purchase them anyway.

Mr. McKnight: Or would want to.

Mr. Giroux: Or would want to.

The Chairman: Are the railways charged rental for these cars, Mr. Giroux?

Mr. Giroux: They are not charged rental for these cars if they use them for grain movements which are beyond Thunder Bay eastward. During the winter season we do rent the hopper cars to the railways at something now approaching, I think, \$500 to \$600 a month, or within that range, for the purposes of carrying grain along the line to Thunder Bay down to Montreal into the St. Lawrence ports. That has been the decision because that grain is of course carried at compensatory rates, but the hopper cars are being used by the railways in other circumstances to carry grain at statutory rates.

• 1730

The Chairman: So, the investment in the cars then is an investment by the Government of Canada in the movement of grain.

Mr. Giroux: Yes, definitely, and a very major one, too.

The Chairman: Thank you. We are now ready to begin the second round with Mr. Benjamin if he would like.

[Traduction]

M. McKnight: Très bien. J'y reviendrai ce soir. Par le passé, le gouvernement du Canada a fait l'acquisition de 8,000 wagons-trémies. De ce nombre, je voudrais savoir combien sont toujours en service. Je ne pense pas qu'il y en ait toujours 8,000, mais pourrait-on me dire ce qu'on en a fait après les avoir utilisés et payés? Est-il prévu que le gouvernement du Canada en demeure propriétaire et pendant combien de temps en sera-t-il propriétaire? Quelles sont les dispositions prévues lorsque le gouvernement du Canada cessera d'en être propriétaire?

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: En réponse à votre première question, monsieur McKnight, presque tous ces wagons sont toujours en service. Il y en a un certain nombre en réparation, suite à de petites collisions et ainsi de suite, mais cela ne représente qu'un petit nombre chaque mois. Votre deuxième question est très intéressante car cela dépend de la situation dans laquelle seront les compagnies ferroviaires: est-ce qu'elles seront en mesure d'acheter ces wagons et de maintenir ce programme particulier? Pour l'instant, aucune décision n'a été prise quant à l'avenir des wagons-trémies. Présentement, c'est le gouvernement du Canada qui en est propriétaire de ces 8,000 wagons qui sont à la disposition des compagnies ferroviaires sur une base permanente. Un jour, si les compagnies ferroviaires sont en mesure d'acheter ces wagons-trémies, rien ne s'oppose à ce qu'il y ait des négociations visant la vente de ces wagons.

M. McKnight: Présentement, il n'y a aucun critère de fixé concernant ces négociations.

M. Giroux: Non, car il faudra un bon moment avant que les compagnies de chemins de fer soient en mesure d'en faire l'acquisition de toute façon.

M. McKnight: Ou qu'elles veuillent les acheter!

M. Giroux: Exactement.

Le président: Monsieur Giroux, est-ce que les sociétés de chemins de fer payent un loyer pour ces wagons?

M. Giroux: Non, sauf si elles les utilisent pour transporter des céréales à l'est de Thunder Bay. Au cours de l'hiver, nous louons ces wagons-trémies aux compagnies de chemins de fer pour environ \$500 à \$600 par mois, à peu près. Elles s'en servent pour transporter les céréales de Thunder Bay à Montréal vers les ports du St-Laurent. Cette décision a été prise car ces céréales sont livrées, bien sûr, au taux compensatoire, mais les chemins de fer se servent des wagons-trémies à d'autres occasions pour transporter les céréales à des taux statutaires.

Le président: L'investissement dans ces wagons est donc un investissement du gouvernement du Canada dans le transport des céréales.

M. Giroux: En effet, et c'est également un investissement très important.

Le président: Merci. Nous allons maintenant passer au deuxième tour en commençant par M. Benjamin.

[Text]

Mr. Benjamin: I would like to continue the branch line thing, Mr. Chairman. I think it would be useful as and when they could do it, if Mr. Bockstael, Mr. Giroux, or somebody could provide the members of the committee with a list of all the branch lines that have been rehabilitated since 1977 according to each subdivision or each branch line, the number of miles done, what kind of work was done, how many dollars went into it for each year and what is to be done this year, and if they can provide us with any information as and when they develop their priorities on branch lines just so we could have a sort of final report on what has already been done line by line and what is in store for this year, next year, and so on down the road. I think that would be helpful.

Mr. Chairman, I want to raise one matter regarding Mirabel. Transport Canada has an interim report on airport role options in which they say the traffic forecasts to justify construction of Mirabel were overly optimistic, that traffic predicted for 1985 will be reached until 1995. The report recommends transferring all traffic at Dorval, except the Ottawa and Toronto traffic and traffic within Quebec, to Mirabel without building a rapid transit system to improve access to Mirabel. It seems to me that some more work needs to be done on this before any decisions are made.

I understand that 35 per cent of shorthaul passengers now using Dorval would have to travel extra distance to Mirabel. Traffic from Ontario to the Maritimes would have to transfer from Dorval to Mirabel because most Toronto-Montreal flights would still remain at Dorval, and traffic from Montreal to western Canada would decide to leave from Dorval and transfer at Toronto rather than go to Mirabel, and that would increase the load on Malton in Toronto.

There is no discussion of compensation or relocation aid or protection or whatever. There are some 2,350 employees involved, and what would happen to whatever number of them who would have to go to Mirabel?

But regarding the access to Mirabel and a high speed transit system, there is an existing train that makes eight stops between Montreal and a point near Mirabel which averages 61 kilometers per hour. The MOT study concludes that after spending \$2.5 million per kilometer to upgrade the track, a nonexclusive service would average 75 kilometers an hour and take a total of 40 minutes. But on the other hand, the Canadian Institute of Guided Ground Transport study says that a high speed rail service could link Montreal and Mirabel in 18 to 22 minutes at \$4 to \$5 per passenger.

I am just asking that the officials take another look at this plan; consider the needs of employees, take another look at the high speed ground transport and also bring VIA Rail into the planning process because they are interested in running a Toronto-Montreal, Toronto-Ottawa-Montreal service through Mirabel which could provide the Montreal-Mirabel link we are looking for. It would integrate the transportation system and, I submit, reduce costs and improve service to the public. I would

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais reprendre la question des embranchements. Il serait utile que M. Bockstael, M. Giroux ou quelqu'un d'autre fournissent au Comité une liste des embranchements qui ont été remis en état depuis 1977, ainsi que le nombre de milles pour chaque subdivision ou pour chaque embranchement, le genre de travaux effectués, les sommes d'argent dépensées chaque année et ce qui doit être fait cette année. Pourraient-ils également nous fournir des renseignements sur la façon dont ils établissent leurs priorités pour les embranchements afin que nous ayons un genre de rapport final sur ce qui a été fait pour chacun et ce que l'on prévoit faire cette année, l'année prochaine et la suivante. Je pense que cela nous serait utile.

Monsieur le président, j'aurais une question à poser au sujet de Mirabel. Selon un rapport provisoire de Transports Canada sur les rôles possibles de l'aéroport, les prévisions relatives au trafic pour justifier la construction de Mirabel étaient trop optimistes. Ce n'est qu'en 1995 que l'on atteindra le trafic prévu pour 1985. Le rapport recommande de transférer à Mirabel tout le trafic de Dorval, sauf les vols vers Ottawa, Toronto et vers des destinations à l'intérieur du Québec, sans construire un système de transport rapide pour faciliter l'accès à Mirabel. A mon avis, avant de prendre quelque décision que ce soit, il reste beaucoup de recherches à faire sur le sujet.

Je crois comprendre que 35 p. cent des passagers de vols courts partant maintenant de Dorval, devraient parcourir une distance supplémentaire pour se rendre à Mirabel. Les passagers en provenance de l'Ontario vers les Maritimes devraient effectuer un transfert de Dorval à Mirabel car la plupart des vols Toronto-Montréal demeureraient à Dorval. De plus, les passagers en partance de Montréal vers l'Ouest canadien choisiraient d'embarquer à Dorval et de changer d'avion à Toronto plutôt que de se rendre à Mirabel, ce qui accroîtrait le trafic de Malton à Toronto.

Il n'est aucunement question d'indemnisation, d'aide au déménagement, de protection ou de quoi que ce soit. Cette mesure toucherait quelques 2,350 employés. Qu'arriverait-il à ceux d'entre eux qui seraient mutés à Mirabel?

Pour ce qui est d'un système de transport rapide vers Mirabel, il y a un train qui effectue huit arrêts entre Montréal et un endroit près de Mirabel et dont la vitesse moyenne s'élève à 61 kilomètres l'heure. Selon l'étude du ministère des Transports, en dépensant 2,5 millions de dollars par kilomètre pour améliorer la voie, un service non-exclusif pourrait atteindre une moyenne de 75 kilomètres heure et effectuer le trajet en 40 minutes. D'autre part, une étude du *Canadian Institute of Guided Ground Transport* signale qu'un service ferroviaire rapide pourrait relier Montréal et Mirabel en 18 à 22 minutes au coût de \$4 à \$5 par passager.

Je demanderais aux fonctionnaires de réfléchir à ce projet, de tenir compte des besoins des employés, d'envisager les possibilités qu'offre le transport terrestre à haute vitesse et d'inviter VIA Rail à participer à cette démarche de planification car ils songent à établir un service Toronto-Ottawa-Montréal via Mirabel qui pourrait fournir le lien Montréal-Mirabel que nous cherchons. De cette façon, on intégrerait les systèmes de transport en réduisant les coûts et en améliorant le service

[Texte]

like to know, if the officials are not already doing that, if they will look into that area and let us know, perhaps when we get to the main estimates, about these plans to divert traffic from Dorval to Mirabel airport, and that before they do it that they consider the points I have raised.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman to Mr. Benjamin, a lot of these options that you are proposing are being looked at right now. Of course, recently the Minister for Quebec said that they were interested in building up access to Mirabel. We do not know if that is just before the forthcoming elections or if it is definite that they are going to do this kind of an expenditure. I believe they talked about \$35 million for quicker access to Mirabel. Possibly Mr. Giroux would wish to add some comment to that.

• 1735

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Yes, and Mr. McLeish may want to talk about the air traffic consideration, Mr. Chairman. It is definitely being looked at. One of the options, of course, is the adaptation of the Montréal-Deux-Montagnes commuter line, the continuation of it to Mirabel. We are at present costing what this would mean in terms of rapid rail access. There is the question, you are quite right, of VIA Rail's eventually, through their corridor planning project of Montreal-Ottawa-Toronto, going through the North Shore and having a stop-over in Mirabel. That is being taken into consideration. We are also looking at the possibility of the road network with respect to access to Mirabel. Mr. Bockstael made reference to the recent Quebec government announcement of the extension of Autoroute 818 to Mirabel to improve the road access. All of these are being taken into account and being looked at in much more precise detail as the result of what we could call the second phase of this more comprehensive Mirabel study, of which the first phase has sort of indicated some general directions that could be looked at.

The Chairman: Mr. McLeish, do you wish to comment in addition to what Mr. Giroux has said?

Mr. McLeish: We are conducting a cost-benefit analysis of two major options. These take into consideration the dislocation of any employees, which might result from the transfer to Mirabel of traffic that now serves Dorval.

Mr. Benjamin: One final thing, Mr. Chairman. I would like to ask if Mr. Bockstael and the officials and the Minister would, I guess it is turn-about's fair play, help me put some pressure on the Government of Saskatchewan and the Saskatchewan Transportation Company to get cracking on their participation in the multi-model transportation centre in Regina. It took several years to win the battle with the CPR over that property and there is some foot dragging going on there; I will be quite frank about it. I just put in a plea to the department and the officials and the Minister and the Parliamentary Secretary. Any powers of persuasion of whatever kind they have with the Saskatchewan Transportation Company and the province would be most helpful right now.

[Traduction]

au public. Si ce n'est déjà fait, je voudrais que les fonctionnaires se penchent sur ces projets de détournement du trafic de Dorval vers Mirabel tout en tenant compte des points que j'ai soulevés, et qu'ils nous communiquent leurs conclusions quand nous étudierons le budget principal.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, monsieur Benjamin, bon nombre des options que vous proposez sont présentement à l'étude. Récemment, le ministre québécois a déclaré qu'ils songeaient à faciliter l'accès à Mirabel. Nous ignorons si cette déclaration ne vise que les élections prochaines ou s'ils prévoient vraiment assurer ce genre de dépense. Je pense qu'ils ont parlé de consacrer 35 millions de dollars à l'amélioration de l'accès à Mirabel. M. Giroux a peut-être quelque chose à ajouter.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: En effet, et M. McLeish voudra peut-être ajouter quelque chose au sujet du trafic aérien. C'est officiellement à l'étude. Évidemment une option est d'adapter et prolonger jusqu'à Mirabel le service de navette Montréal-Deux-Montagnes. Nous évaluons actuellement les coûts de service ferroviaire rapide. Comme vous l'avez dit, le corridor Montréal-Ottawa-Toronto qu'envisage d'établir Via Rail pourrait passer par la rive nord et faire escale à Mirabel. C'est un aspect que nous étudions. Nous envisageons également la possibilité d'un réseau routier. M. Bockstael a mentionné que le gouvernement du Québec a récemment annoncé le prolongement de l'autoroute 818 jusqu'à Mirabel afin d'améliorer l'accès routier. Nous tenons compte de toutes ces options et les étudions plus en détail dans le cadre de ce qu'on pourrait appeler la deuxième étape de cette étude plus approfondie sur Mirabel dont la première étapes nous a en quelque sorte indiqué les différentes possibilités.

Le président: Monsieur McLeish, avez-vous quelque chose à ajouter aux propos de M. Giroux?

M. McLeish: Nous effectuons une étude de rentabilité des deux principales options. Elle tient compte de la mutation de tout employé découlant du transfert du trafic de Dorval vers Mirabel.

M. Benjamin: Une dernière chose, monsieur le président, je voudrais demander à M. Bockstael, aux fonctionnaires et au ministre, on pourrait dire à juste titre que c'est renverser les rôles, de m'aider à faire pression auprès du gouvernement de la Saskatchewan et de la Saskatchewan Transportation Company pour qu'ils aillent de l'avant dans le projet du centre de transport à modes multiples de Regina. Il a fallu des années pour acquérir ce terrain du Canadien-Pacifique et maintenant on se traîne les pieds. Je vous le dis franchement. Je le demande au ministère, aux fonctionnaires, au ministre et au secrétaire parlementaire. Tout pouvoir de persuasion qu'ils ont auprès de la Saskatchewan Transportation Company et de la province serait des plus utile.

[Text]

The Chairman: An unusual plea. Mr. Bockstael.

Mr. Benjamin: In this one we have to work together.

Mr. Bockstael: I would ask Mr. Benjamin to raise that point next Tuesday when the Minister himself is here. He is the person who can answer that.

Mr. Benjamin: I have problems with some of my own boys, you see.

The Chairman: That is the end of your questioning?

Mr. Benjamin: Yes. You cannot do anything about them anyway.

The Chairman: Yes, surely. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you very much.

Just looking at the Marine Transportation Program—something I would just like an explanation for on page 134. Under “Capital” “Professional and Special Services” \$15,000 and under “Departmental” prior to that “Salaries and Wages”. What would be the explanation for “Professional and Special Services”, that would go under “Capital”? I know when I fill out my tax form, I would have difficulty doing that.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is a contract for the feasibility study on the use of a solar heating application sponsored by the Department of Public Works in which we are contributing.

Mr. Bockstael: Yes, we have five buildings, one in Charlottetown, one in Grindstone, one in Eddy Point, one in Dartmouth and one is Saint John, New Brunswick, five PUSH programs—purchase and use of solar heating feasibility. The five studies are \$3,000 apiece. So that is why there is \$15,000 allocated to that.

• 1740

Mr. McKnight: But then on page 132 under Departmental, Funds for Purchase and Use of Solar Heating—PUSH is \$15,000. Then on page 134 it is under Capital, and before it was under Departmental. Is it the same item?

Mr. Sinclair: It is the same \$15,000.

Mr. McKnight: Well, that is what I was wondering. You are only doing it once for \$15,000.

Mr. Sinclair: That is right.

Mr. Kroeger: One breakout is by special objects or by Objects of Expenditure and the other one is by program. I think that is why the item appears twice.

Mr. McKnight: So that is why it shows twice. All right.

The Chairman: In view of the hour, I suggest that we adjourn until eight o'clock this evening.

Thank you.

Mr. Benjamin: What are we going to do at eight o'clock?

The Chairman: The rest.

An hon. Member: Do you want to come back?

Mr. Benjamin: What for?

The Chairman: The committee.

[Translation]

Le président: C'est une demande inhabituelle. Monsieur Bockstael.

M. Benjamin: Dans ce cas, nous devons travailler ensemble.

M. Bockstael: Je demanderai à M. Benjamin de soulever la question mardi prochain lorsque le ministre sera là. Il est le seul à pouvoir répondre.

M. Benjamin: Voyez-vous, j'ai des problèmes avec mes propres collaborateurs.

Le président: Est-ce votre dernière question?

M. Benjamin: Oui. Vous ne pouvez rien y faire de toute façon.

Le président: En effet, certes. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci beaucoup.

Au chapitre du programme des transports maritimes à la page 134, je désirerais avoir une explication. Sous «Capital» au titre des «Services professionnels et spéciaux» il y a \$15,000 et sous «Ministériel» avant «Salaires et traitements». Comment expliquez-vous ces «Services professionnels et spéciaux», sous la rubrique «Capital»? Ce serait difficile à justifier dans ma déclaration d'impôt.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, il s'agit d'un contrat visant une étude sur l'utilisation du chauffage solaire à laquelle nous participons et que parraine le ministère des Travaux publics.

M. Bockstael: En effet, nous avons cinq immeubles, un à Charlottetown, un à Grindstone, un à Eddy Point, un à Dartmouth et un à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, cinq programmes AUES... programmes d'achats et d'utilisation d'équipement solaire. Ces 5 études nous coûtent \$3,000 pièce. C'est ce qui explique les \$15,000.

M. McKnight: Mais à la page 132 sous la rubrique Ministère, Fonds pour l'Achat et l'utilisation d'équipement solaire, AUES, on voit \$15,000. A la page 134, c'était sous Capital et avant c'était sous Ministère. Est-ce le même poste?

M. Sinclair: C'est le même montant de \$15,000.

M. McKnight: Bien, c'est ce que je voulais savoir. Vous ne dépensez qu'une fois \$15,000.

M. Sinclair: En effet.

M. Kroeger: On vous donne les détails par article de dépenses et par programme. C'est la raison pour laquelle ce chiffre apparaît 2 fois.

M. McKnight: C'est pourquoi il apparaît 2 fois. Très bien.

Le président: Étant donné l'heure, je suggère que nous ajournions jusqu'à 20 heures ce soir.

Merci.

M. Benjamin: Que ferons-nous à 20 heures?

Le président: Le reste.

Une voix: Voulez-vous revenir?

M. Benjamin: Pourquoi?

Le président: Le Comité.

[Texte]

Mr. Bockstael: Well, Mr. Forrestall indicated that he would like to come back.

Mr. Benjamin: Oh, all right—fair enough.

The Chairman: All the members have indicated that, yes.

Thank you. The meeting is adjourned until eight o'clock this evening.

EVENING SITTING

• 2013

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of Supplementary Estimates (C) for the fiscal year ending March 31, 1981. As agreed this afternoon we will resume our consideration of all the votes together. I welcome back Mr. Bockstael, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. I wish to advise members of committee that Mr. Kroeger is unable to be here this evening. He has sent in his place the Senior Assistant Deputy Minister, Mr. Wilkins. Welcome to the committee, Mr. Wilkins.

Mr. Jaffray Wilkins (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We shall resume our questioning this evening with Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. Chairman. The word is out that you are applying the strict rule of relevance on supplementary estimates.

The Chairman: It is not that easy to apply, Mr. Penner.

Mr. Penner: That is a little intimidating. However, I did want to ask a couple of questions about Vote 65c, particularly regarding "Increased contributions towards the operation of municipal and other airports".

It is my understanding, and I will ask Mr. Bockstael whether I am correct in this understanding, that there is a review either to be initiated or in progress of the Airport Financial Assistance Policy. Now, an essential part of this review, it seems to me, is that it goes beyond the question of contributions for the operation of municipal airports and it must consider the other areas that are construction and development.

As you know, Mr. Chairman, the department at one time did make contributions under the Airport Financial Assistance Policy to assist municipal airports to develop. This was never a large amount of money, as I recall, but its impact was really quite significant, especially in the developing regions of Canada. For that small amount of money, I thought the federal government really did get some credit for opening up resource regions; but then, quite suddenly—I think it was in March of 1979—along with a host of other programs that were chopped, the capital contributions were eliminated because of, what the government said at that time were, limited financial resources.

• 2015

I wonder, then, whether Mr. Bockstael or the officials could share with the committee the status of this review, the airport

[Traduction]

M. Bockstael: Bien, M. Forrestall a signalé qu'il aimerait revenir.

M. Benjamin: Oh, très bien ça va.

Le président: Tous les députés sont d'accord.

Merci. La séance est levée jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du budget supplémentaire (C) pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1981. Comme convenu cet après-midi, nous reprenons l'étude de tous les crédits à la fois. Il me fait plaisir d'accueillir à nouveau M. Bockstael, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Malheureusement, M. Kroeger ne peut être des nôtres ce soir. Il est remplacé par le sous-ministre adjoint principal, M. Wilkins. Bienvenue, monsieur Wilkins.

M. Jaffray Wilkins (Sous-ministre adjoint principal, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Le président: M. Penner sera le premier intervenant ce soir.

M. Penner: Merci, monsieur le président. On me dit qu'il faut s'en tenir strictement au budget supplémentaire.

Le président: La règle n'est pas si facile à appliquer, monsieur Penner.

M. Penner: Je suis quand même intimidé. Toutefois, j'ai quelques questions à poser au sujet du Crédit 65c, surtout concernant «l'augmentation des contributions à l'égard de l'exploitation d'aéroports municipaux et autres.»

Si j'ai bien compris, et M. Bockstael pourra confirmer, on est sur le point d'entreprendre, ou on a déjà commencé une révision de la politique d'aide financière aux aéroports. A mon sens, il est essentiel que cette révision aille au-delà de la seule question des contributions visant l'exploitation des aéroports municipaux et qu'elle tienne compte des autres domaines comme la construction et le développement.

Comme vous le savez, monsieur le président, déjà le ministère contribuait au développement d'aéroports municipaux aux termes de la Politique d'aide financière aux aéroports. Les sommes dépensées n'ont jamais été très importantes, mais leur impact, par contre, l'était, surtout dans les régions du Canada en voie de développement. Grâce à si peu, le gouvernement fédéral a pu ouvrir certaines régions riches en ressources; mais, soudainement, ... c'était en mars 1979 je crois ... et bien d'autres programmes ont été coupés, on a supprimé ces contributions, car le gouvernement se disait à ce moment-là à court de ressources financières.

Alors, M. Bockstael ou les hauts fonctionnaires pourraient-ils dire au Comité où en est cette révision du programme

[Text]

financial assistance review. Could you tell us what its terms of reference are and its objectives? And I would like to know whether there is any thought being given, any consideration at all, to re-establishing the capital portion, particularly as it pertains to municipal airports. And if you are not going to do that, will there be some sort of an alternative program that will assist municipal airports to improve and develop?

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Penner, I know that in the preamble I am using I am not addressing your question directly but you have referred to page 136 of the supplementary estimates where it speaks of "Increased contributions towards the operation of municipal and other airports." Actually, in these supplementary estimates, we are asking for \$323,000 to provide subsidies for municipally operated airports as part of the national air transportation infrastructure. The main estimates of 1980-1981 indicated that this item in the agenda was to cost \$9,597,000, and we find at this stage that we need an additional \$323,000, bringing this program to \$9,920,000.

This affects some 36 southern airports—and there are some in each of the provinces—and then it affects 46 northern airports in Arctic Quebec, Northwest Territories and the Yukon Territory. Some of these increased costs are attributable to the increase in fuel delivered to northern airports from \$1.20 to \$2.10 per gallon.

A very similar question was asked this afternoon, and Mr. McLeish reported on it, and I would ask Mr. McLeish to address the capital expenditures foreseen in municipal airports and what the policy will be.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Bockstael, Mr. Chairman, this question of municipal airports I think requires one or two words of clarification.

There is, at the present time, subsidy for municipal airports that operate with a specific type of traffic that consists of commercial traffic that is so many operations per year, a certain figure of operations, of passenger movements and freight movements, and these airports, whether they are owned by Transport or not, are entitled to capital assistance and to operations and maintenance assistance.

The program which Mr. Penner referred to that was discontinued in 1979 was one relating to smaller airports—community airports—which do not have the type of traffic that would enable them to obtain the assistance from the program I have just referred to. They used to receive approximately two million dollars in capital assistance each year that covered coast to coast. Generally it was authorized in small amounts varying from \$20,000 to \$50,000. These were, generally speaking, for communities that desired to have an airport or had a very rudimentary airport that required enhancement to some extent.

[Translation]

d'aide financière aux aéroports. Pourriez-vous nous dire quels en étaient la portée et les objectifs? Je voudrais également savoir si l'on envisage de réinstaurer ces capitaux d'immobilisation surtout en ce qui a trait aux aéroports municipaux. Dans la négative, a-t-on prévu un autre programme pour aider les aéroports municipaux à s'améliorer ou à s'agrandir?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Penner, je sais que ma réponse ne touchera pas directement votre question, mais vous avez cité la page 137 du budget supplémentaire sous la rubrique «Augmentation des contributions pour l'exploitation des aéroports municipaux et autres». En fait, les \$323,000 qui y sont prévus visent les subventions aux aéroports administrés par les municipalités qui font partie de l'infrastructure nationale des transports aériens. Au budget principal des dépenses de 1980-1981, ce poste s'élevait à \$9,597,000. Nous jugeons maintenant avoir besoin d'une somme additionnelle de \$323,000, pour un total de \$9,920,000.

Ces crédits touchent environ 36 aéroports dans le sud du pays, et dans chacune des provinces. Ils visent aussi 46 aéroports qui se trouvent dans la région arctique du Québec, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Territoire du Yukon. Les coûts additionnels peuvent être attribués en partie à l'augmentation du prix du carburant livré aux aéroports du nord, qui est passé de \$1.20 à \$2.10 le gallon.

On a posé une question semblable cet après-midi, à laquelle a répondu M. McLeish. Je lui demanderai donc d'expliquer les dépenses en capitaux d'immobilisation, prévues pour les aéroports municipaux et la politique afférente.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur Bockstael, monsieur le président, la question des aéroports municipaux mérite certainement quelques mots d'explication.

En ce moment, on accorde une subvention aux aéroports municipaux qui reçoivent un certain nombre de vols commerciaux, et qui assurent le transport de passagers et de marchandises. Ces aéroports, qu'ils soient la propriété du ministère des Transports ou non, ont droit à des capitaux d'immobilisation et à des subventions relatives à l'exploitation et l'entretien.

Le programme dont fait mention M. Penner, aboli en 1979, touchait des aéroports plus petits, des aéroports communautaires, dont le genre de clientèle ne leur permet pas de toucher les subventions dans le cadre du programme que j'ai expliqué. Le budget total de l'aide offerte à ces aéroports s'élevait à environ 2 millions de dollars répartis d'un océan à l'autre. En général les subventions variaient entre \$20,000 et \$50,000. Elles étaient destinées à des collectivités qui désiraient ouvrir un aéroport ou améliorer un aéroport plutôt rudimentaire.

[Texte]

• 2020

In addition to that, we also have a special program for Arctic airports, those north of 60. Those airports have special consideration and receive complete funding from Transport Canada and they are administered jointly by Transport Canada and the territories. We have been examining the possibility of changing the administrative approach to these Arctic airports to give the territories more responsibility for the administration of the airports, but not to give them any financial responsibility. The financial responsibility would still remain with the federal government.

There is a study which has been under way for some time and we expect it to mature this year, that deals with the entire subject of the federal role in the management of airports. There are a number of small airports which are considered to be local or local commercial airports that serve primarily traffic that is intra-provincial—the traffic does not cross provincial borders—and these airports have been developed for the most part by the provinces, but the navigational aids and communications equipment have been supplied by the federal government.

In the study of the federal role of airports, we have been attempting to review these various programs to determine whether or not there is a need for a more consistent approach within the provinces and with respect to the agreements between provinces and the federal government. That study I expect will result in recommendations being made to the Minister of Transport toward the end of this calendar year. Included in that is the consideration as to whether or not there should be any recommendation for a renewal of capital assistance to the small community airports, those that used to share in that approximately two million dollars a year.

I would be prepared to answer any other questions to the best of my ability. We are roughly halfway through this particular study. I might say in the meantime that for specific circumstances the minister has attempted to help out communities that have a particular need, and this circumstance is no longer covered under the vote which formerly was used for capital assistance for small airports. It is done under contributions and grants.

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: Thank you, Mr. McLeish. That is an excellent answer, very complete and helpful. I want to just pursue a little further the last part of what he said. Under certain circumstances might the minister consider, under contributions, a municipality that makes a good case for expanding its airport? Would that be among the criteria that the minister would consider? What is the basis upon which representations could be made?

Mr. McLeish: There is really no set criteria for this. There have been circumstances in the last two years, subsequent to the Community Airport Capital Assistance Program being discontinued, where small airports have received assistance. The first category was those where the application was quite mature at the time the cut-off was directed by Cabinet. These were reviewed on a case-by-case basis. There were others

[Traduction]

De plus, nous avons un programme spécial pour les aéroports de l'Arctique, c'est-à-dire au nord du 60^e parallèle. Ces aéroports méritent une attention spéciale, ils sont complètement financés par le ministère des Transports Canada et administrés conjointement par le ministère et les gouvernements des Territoires. On étudie la possibilité de changer l'administration de ces aéroports en accordant plus de responsabilités aux Territoires, sans qu'il ne leur incombe aucune responsabilité financière. Les responsabilités financières seraient toujours assurées par le gouvernement fédéral.

Une étude amorcée il y a déjà assez longtemps, et qui aboutira sans doute cette année, traite de toute la question du rôle du gouvernement fédéral dans l'administration des aéroports. Un certain nombre de petits aéroports locaux ou locaux-commerciaux desservent essentiellement le trafic intraprovincial—c'est-à-dire qui ne traverse pas les frontières provinciales. La plupart d'entre eux ont été mis sur pied par les provinces, mais dont leurs aides à la navigation et leur équipement de communications ont été fournis par le gouvernement fédéral.

Dans cette étude, nous voulons revoir les différents programmes pour déterminer si l'on doit adopter une démarche plus cohérente sur le plan provincial, et nous pencher sur les ententes entre les provinces et le gouvernement fédéral. Suite à cette étude, des recommandations seront sans doute faites au ministre des Transports à la fin de l'année civile en cours. On déterminera donc s'il y a lieu de recommander le renouvellement d'un programme de contributions aux petits aéroports communautaires qui se partageaient anciennement ces 2 millions de dollars par année.

Je serai heureux de répondre à toute autre question à ce sujet. Nous en sommes à mi-chemin de cette étude. Cependant, dans certains cas, le ministre a tenté d'aider certaines collectivités qui avaient des besoins spéciaux, mais cette assistance ne fait plus partie du crédit qui visait autrefois les petits aéroports. Ces dépenses sont maintenant imputées au titre des contributions et subventions.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Merci, monsieur McLeish. C'est une excellente réponse, très complète et fort utile. Je voudrais d'autres explications sur la dernière partie de votre réponse. Dans certaines circonstances, le ministre envisagerait-il, aux termes du crédit des contributions, d'aider une municipalité pouvant justifier l'expansion de son aéroport? Serait-ce un critère qu'accepterait le ministre? Sur quelle base peut-on faire des démarches à cet égard?

M. McLeish: Il n'y a aucun critère particulier. Au cours des deux dernières années, depuis l'abandon du programme d'aide en capitaux à l'intention des aéroports communautaires, certains petits aéroports ont reçu de l'aide dans des conditions spéciales. La première catégorie comprenait les aéroports dont la demande avait été déposée depuis longtemps au moment de la suppression du programme par le Cabinet. On a étudié

[Text]

where the application had not been tendered to the minister, but came forward subsequently, and where they appeared to have justification for a specific aspect, say, the isolation or a possibility of linking a community to a hub system of airports. Each one of these is looked at and an attempt is made to assist, assuming that the resources are available under the grants in aid program. I am sorry that I am unable to give you specifics on this.

• 2025

The Chairman: Mr. Penner.

Mr. Penner: This will be my final question. I warned you, Mr. Chairman, that I would be a little parochial at the end and that is what I will be now.

The Chairman: There is nothing in my political constituency that says parochialism is not allowed, Mr. Penner.

Mr. Penner: This time it is not your constituency, Mr. Chairman. It is mine. I am getting tired of doing your work.

There are some significant developments that are taking place in the northeastern corner of northern Ontario. One is a lignite project known as Onakawana. A great many people, particularly Ontario Hydro people and other Ontario provincial public servants, are looking at that project. The other, which is much more advanced, is the Amoco gold-mining development at Detour Lake. This is projected by some people to become perhaps the most significant gold-mining development in Canada once it is fully operational.

The community of Cochrane has an excellent opportunity to take advantage of these developments, but they certainly are hobbled at the present time by an airport that is underdeveloped in terms of the size of aircraft that they can handle. Another 1,500 feet on the airstrip at that airport would make all the difference. The Province of Ontario is, of course, interested in the project, but not to fund it fully. They have made a commitment to go for 50 per cent, which seems a fair contribution. I have been asked to search out avenues whereby the federal government could contribute to the other 50 per cent. The cancellation of this relatively small \$2 million program that, as I said in my opening remarks, did so much... I remember at the time the President of the Treasury Board indicated that the cancellation of that capital assistance program was only temporary in nature and that it was likely to be reinstated in due course. Therefore, I would conclude just by the comment, Mr. Chairman, that for a relatively small amount of money so much could be done for regional development in co-operation with the province. From the answer that Mr. McLeish has given, it seems to me that there may be a possibility that an airport of this size, looking at the developments to the north of it, might be able to line up at the minister's door and hope to get something. At least, Mr. McLeish, you have given me some hope. I am going to take the mayor and the airport commissioner by the hand and we are going to call around and see you and the minister in the next couple of weeks. Thank you very much.

[Translation]

chaque cas en particulier. Les autres demandes, qui ont été soumises plus tard au ministre et qui semblent justifiées pour des raisons spéciales comme l'isolement ou la possibilité de relier une collectivité au réseau central d'aéroports, sont étudiées séparément et l'on essaie de les aider dans la mesure où les ressources sont disponibles dans le cadre du programme de subventions. Je regrette, mais je ne peux vous donner plus de détails à ce sujet.

Le président: Monsieur Penner.

M. Penner: Ce sera ma dernière question, monsieur le président. Je vous avais d'ailleurs averti que j'allais prêcher pour ma paroisse à la fin de mon intervention, et le moment est venu.

Le président: Rien n'interdit de le faire dans ma circonscription, monsieur Penner.

M. Penner: Cette fois, il ne s'agit pas de votre circonscription, monsieur le président, mais bien de la mienne. J'en ai assez de faire votre travail.

Il se passe des choses très importantes tout au Nord-Est de l'Ontario. Tout d'abord, un projet d'extraction de lignite connu sous le nom de Onakawana. Bien des gens, surtout la Société Ontario Hydro et les fonctionnaires du gouvernement provincial, s'y intéressent. Il y a aussi le développement de la mine d'or Amoco au lac Détour, qui est beaucoup plus avancé. D'aucuns prévoient que cette mine d'or deviendra l'une des plus importantes au Canada lorsqu'elle sera en pleine production.

C'est une excellente occasion pour la ville de Cochrane, qui est malheureusement handicapée en ce moment parce que son aéroport ne peut recevoir des avions de toute dimension. Cela ferait toute la différence du monde si on pouvait ajouter quelque 1,500 pieds à la piste. La province de l'Ontario veut bien aider, bien sûr, mais elle n'est pas prête à financer tout le projet. Elle s'engage à débloquer 50 p. 100 des fonds nécessaires, une contribution qui me semble raisonnable. On m'a demandé de vérifier comment le gouvernement fédéral pourrait assumer les 50 p. cent manquants. Malheureusement, on a aboli ce programme de 2 millions de dollars qui faisait tout avec si peu... À l'époque, le président du Conseil du trésor avait indiqué que son abolition n'était que temporaire et qu'il serait rétabli en temps et lieu. Donc, en conclusion, monsieur le président, je veux faire remarquer qu'un très petit montant d'argent pourrait beaucoup aider au développement régional en collaboration avec la province. Selon la réponse de M. McLeish, il me semble possible qu'un aéroport de cette taille obtienne quelque chose du ministre vu les projets importants qu'on amorcera au Nord. Au moins, vous m'avez donné de l'espoir, monsieur McLeish. D'ici quelques semaines, j'irai frapper à votre porte et à celle du ministre en compagnie du maire et du commissaire de l'aéroport. Merci beaucoup.

[Texte]

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. McLeish, or are you going to hold your counsel on that one?

Mr. McLeish: I will hold my counsel.

The Chairman: Well, I tried to do a little work for you, Mr. Penner. Mr. Ellis.

• 2030

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I want to come back to the subject that has been discussed just recently, one I brought up this afternoon. But before I do, I want to deal directly with a couple of perhaps minor items in the estimates under Air Transport. I want to deal with the extra funds that are being put towards the Toronto Island Airport. Are those funds being used to prepare the Toronto Island Airport for STOL activities? We have seen a change in the trends recently from opposition to STOL at the Toronto Island Airport to, it would appear, grudging recognition of STOL services there. I wonder if these extra funds are going for that purpose.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I can tell the member, Mr. Ellis, that it is not for the STOL development. Since 1975, the federal contribution to the Toronto Island Airport, which is operated by the Toronto Harbour Commission . . .

Mr. Ellis: I know all about it. I fly out of there all the time.

Mr. Bockstael: . . . received \$170,000 per year. Last year, they had a shortfall of about \$100,000. This year, the year ended December 31, the anticipated deficit is \$275,000. So the two figures, to offset the deficit and to make sure that the Toronto Harbour Commission does not abandon the airport—we are proposing to put in a \$375,000 contribution to offset their deficit.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, the parliamentary secretary to the minister has read a very pleasant answer out of his file, but it still sounds to me as though those funds are being put in there, as he said in his last sentence, to make sure that the Toronto Harbour Commission does not abandon that airport, and therefore it will be there for STOL operations.

Do not get me wrong; I am not opposed to that. I commend the thought of having a STOL service into Toronto Island. As I say, I fly out of it regularly. I would like to see some instrumentation there that would allow at least limited IFR flights.

However, I have asked the question and the parliamentary secretary has said it is not for that purpose. We will have to wait and see.

Mr. Bockstael: May I qualify that, sir? The increased contribution was recommended after a threat of closure of the airport by the harbour commissioners. That is the direct reason for the \$375,000 contribution. But the indirect reason for the contribution is that when this was prepared, there were

[Traduction]

Le président: Voulez-vous répondre, monsieur McLeish, ou allez-vous vous abstenir?

M. McLeish: J'attendrai.

Le président: Eh bien, j'ai essayé de vous aider, monsieur Penner. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Je reviens au sujet dont on a discuté récemment et que j'ai évoqué cet après-midi. Au préalable, j'aimerais aborder certains points, mineurs peut-être, prévus dans le budget à la rubrique transport aérien. Il s'agit des fonds supplémentaires investis dans l'aéroport de l'Île de Toronto. Serviront-ils à l'aménager pour qu'il reçoive les ADAC? En effet, nous avons constaté que si au départ il existait une opposition à l'établissement de services destinés aux avions à décollage et atterrissage courts au début, aujourd'hui il semble qu'on en vienne à leur reconnaître de mauvais gré cependant, une certaine utilité. Je me demandais si cette somme supplémentaire était censée servir à cet aménagement.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur Ellis, je puis dire au député que cela ne servira pas à la construction d'un port ADAC. Depuis 1975, la contribution versée par le gouvernement fédéral à l'Aéroport de l'Île de Toronto administré par la Commission du port de Toronto . . .

M. Ellis: Je sais parfaitement ce qu'il en est, en effet je prends toujours mon avion de là-bas.

M. Bockstael: . . . correspondait à \$170,000 par an. L'année dernière, il a enregistré un déficit d'environ \$100,000 et pour l'exercice financier de cette année, qui se termine le 31 décembre, on prévoit un déficit de \$275,000. Nous proposons donc de verser \$375,000 pour éponger le déficit et éviter que la Commission du port de Toronto ne laisse l'aéroport à l'abandon.

M. Ellis: Monsieur le président, le secrétaire parlementaire du ministre vient de trouver, dans son dossier, une réponse très plaisante à la question, toutefois, comme il l'a dit lui-même, cette somme devrait permettre d'éviter que la Commission portuaire n'abandonne l'aéroport et elle servira donc à l'ADAC.

Ne vous méprenez pas, je ne suis pas adversaire de cette proposition. Bien au contraire, je suis très heureux que l'on prévoit des services ADAC sur l'Île de Toronto et comme je vous l'ai dit, je prends très souvent l'avion là-bas. J'aimerais que l'on prévoit des mesures permettant un nombre limité de vols aux instruments.

Toutefois, je lui ai posé la question et le secrétaire parlementaire m'a dit que cette somme ne devrait pas servir à cela. Nous verrons bien.

M. Bockstael: Puis-je apporter une précision, monsieur? Il a fallu accroître la contribution après que les commissaires du port aient menacé de fermer l'aéroport. Voilà pourquoi on propose \$375,000. D'autre part, certains éléments nous permettaient de prévoir que dans l'avenir un accord pourrait être

[Text]

indications that at some future date an agreement might be reached to use the airport for STOL services, and whatever is in place will be there if that agreement is reached and a STOL service is ever implemented.

Mr. Ellis: Very likely for DASH Air when the time comes.

My second question has to do with the new power plant at YYZ at Toronto International. I notice it is an interesting figure. It is a back-up electrical system. I wonder if it has been occasioned by the failure of the ICCS a couple of times last summer and the failure of the main communications system about six or seven weeks ago, at the time the new jet system was being installed.

Mr. Bockstaël: I would ask Mr. McLeish if he has any special reference to that.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, I am just trying to collect my thoughts here, Mr. Ellis. To what were you referring?

Mr. Ellis: The power plant figure, as I recall, was \$388,000 alone, of which only \$23,000 is intended to be spent in 1980-81. But it is on page 138—the Toronto International Emergency Power Plant. Knowing that we had some very close calls because the ICCS went out and the backup to it—the channels were oversplashing, and that sort of thing caused some worry to the pilots and the air traffic controllers at the time. I just wondered if this was going to help that situation.

• 2035

Mr. McLeish: Mr. Chairman, last summer we had a very severe failure at Toronto International where we lost all the radar and the communications during a severe electrical storm. That incident was thoroughly investigated and, as a matter of fact, the evidence was given before Mr. Justice Dubin during the inquiry. What is interesting is that on that particular occasion lightning did not strike any particular facility. The atmosphere was totally charged and there were no lightning arresters on that equipment, on the antenna for the radar, and so on, or the buildings housing the power plants. What happened was that when this charged atmosphere attempted to ground itself it induced a current into some of the cabling between the power plant and the antenna, and this additional current tripped the circuit breakers in a manner that had not been anticipated during the design. The logic of the circuit breaker panel was incapable of handling that particular circumstance.

We have studied that in great depth and done a faulttree analysis, and so on, to determine how to overcome that. But, in addition to that, we have also examined the backup power systems themselves, because there was evidence during the faulttree analysis that the standby power units would not, in fact, do the job for which they were intended. So, as well as that, we are in the process of moving an antenna to Caledon. Between all these factors involved, we determined that we had

[Translation]

conclu en vue d'utiliser l'aéroport pour les avions à décollage et atterrissage courts, ainsi tout sera en place si un jour on conclut l'accord en question et on installe un ADAC port.

M. Ellis: Très probablement pour DASH Air quand le moment sera venu.

Ma deuxième question concerne le bloc-moteur pour les services YYZ de l'aéroport international de Toronto. C'est un chiffre intéressant. Il s'agit d'un système électrique d'appoint. Je me demande si son installation est due aux ruptures intervenues à plusieurs reprises, l'été dernier, dans le réseau intégré de contrôle des communications, ainsi qu'à celles du principal réseau de communication il y a six ou sept semaines, au moment où l'on installait le nouveau système destiné aux avions à réaction.

M. Bockstaël: M. McLeish a peut-être des détails là-dessus.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, j'essaie de rassembler mes idées, monsieur Ellis. A quoi faites-vous allusion?

M. Ellis: Si ma mémoire est bonne, on a cité le chiffre de \$388,000 rien que pour le bloc-moteur et on y investira \$23,000 en 1980-1981. Reportez-vous à la page 138: bloc-moteur d'urgence de l'Aéroport international de Toronto. Sachant que nous avons eu plusieurs alertes, le réseau intégré de contrôle des communications et le système de soutien se sont déréglés, les circuits se brouillaient et tous ces incidents ont préoccupé les pilotes et les contrôleurs aériens, à l'époque, je me demandais si cela allait contribuer à améliorer la situation.

M. McLeish: Monsieur le président, l'été dernier nous avons enregistré une rupture très grave à l'aéroport international, toutes les communications, par radar et autres, ayant été interrompues au cours d'une forte tempête électrique. Cet incident a fait l'objet d'une enquête exhaustive et on en a parlé, d'ailleurs, lors des audiences tenues par le juge Dubin. Il est intéressant de constater que la foudre n'avait touché aucune installation. L'atmosphère était chargée en électricité et le matériel, l'antenne du radar, l'édifice, l'entrepôt et le bloc-moteur n'étaient munis d'aucun paratonnerre. Lorsque l'électricité a fait masse, du courant a été envoyé dans certains des câbles séparant le bloc moteur et l'antenne, ce qui a provoqué un dérèglement des disjoncteurs, imprévu des fabricants. Le dispositif n'a pas résisté.

Nous avons étudié le problème sous tous les angles et effectué une analyse afin d'y apporter une solution. Nous avons aussi revu les systèmes d'appoint car on s'était aperçu, au cours de l'analyse, que le boîtier d'alimentation de réserve fonctionnait mal. Outre ces améliorations, nous sommes en train de brancher une antenne au Caledon. Nous avons aussi décidé d'installer des boîtiers d'alimentation de réserve supplémentaire dans les installations actuelles et les nouvelles, sur les

[Texte]

to have additional standby power units that would apply to the present location and the new location, the ASR-1, and that is what this is intended for.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I am well aware of the background material, which was supplied by Mr. McLeish, so perhaps you would give me an extra few seconds. That was really redundant to my question, but I appreciate his putting it on the record.

Mr. McLeish: I apologize.

Mr. Ellis: Would it follow, then, that if that power plant is going to be a backup there will also be grounding mechanisms put on that new installation? Also, since you have brought it up in your in-depth study, would those breakers come back on automatically with the auxiliary power plant startup?

Mr. McLeish: We have a special group of technicians working on that now, not only for Toronto but at the other major terminals, to determine that the logic of the circuit breakers is such that it will not knock out more than just the circuit that is overloaded. That was really the problem at Toronto and that is one specific aspect of the problem.

The question of the auxiliary power units: There are two kinds of non-interruptible power units, and we have found that the sequencing of these, relevant to the type of power that they supply and the type of unit to which it is supplied, requires further examination. That is also being studied by the present team of technicians, and we fully expect that we will have recommendations made by them within the next few weeks.

Mr. Ellis: Since I have spent more time than I intended to, are we talking about grounding that facility as well?

Mr. McLeish: No. On the grounding point, it does not appear that the grounding is easy to achieve, because it is not possible to ground a radar antenna in the conventional sense.

Mr. Ellis: Of course, you would kill the antenna.

• 2040

Mr. McLeish: We are going to have to continue to live with that prospect, but if we have the appropriate backup units for power units, the correct logic in the circuit breakers and an additional shield for the lines, then we expect we will reduce it, though we cannot guarantee to totally eliminate them.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to jump to an entirely different tack now. I am intrigued that in the supplementary estimates there is something like \$11 million for the purchase of a Challenger. I am curious how the Ontario region can justify the purchase of a Challenger to begin with. My understanding is that the Challenger prices are in about the \$7 million or \$8 million bracket. I am wondering what kind of an instrument package makes up the extra \$3 million-odd, where that aircraft will be used and what it will be used for. I can see, Mr. Chairman, that I am not going to get back to the northern airports, but...

The Chairman: Mr. Bockstael.

[Traduction]

radars de surveillance aérienne et voilà à quoi cela devrait servir.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je sais que M. McLeish nous a apporté des documents d'information, aussi pourriez-vous peut-être m'accorder quelques instants supplémentaires. Cela recoupe ma question mais je le remercie d'avoir fait consigner ces interventions au compte rendu.

M. McLeish: Toutes mes excuses.

M. Ellis: Si le bloc-moteur doit servir d'appoint, ces dispositifs vont-ils être placés dans la nouvelle installation? Et puis-que vous l'avez évoqué dans votre étude exhaustive, va-t-on intégrer automatiquement les disjoncteurs au bloc-moteur auxiliaire?

M. McLeish: Une équipe spéciale de techniciens travaille actuellement là-dessus, pas seulement à Toronto mais aussi aux principaux autres terminaux: ils essaient de voir si les disjoncteurs ne romperont que le circuit surchargé. C'était là le problème qui se posait à Toronto et c'est une des difficultés.

Pour ce qui est des boîtiers d'alimentation auxiliaire, nous en avons deux sortes ne permettant pas l'interruption du passage du courant et nous avons constaté que leur agencement d'après l'électricité qu'ils fournissent et le bloc auquel elle est envoyée devraient faire l'objet d'un examen plus approfondi. L'équipe actuelle de techniciens étudie ce problème et nous devrions recevoir ses recommandations d'ici quelques semaines.

M. Ellis: Puisque j'ai parlé plus longtemps que j'en avais l'intention, encore une question: Envisage-t-on de relier ce dispositif au sol, aussi?

M. McLeish: Non, il semble que cela soit difficilement réalisable car il est impossible de relier au sol une antenne de radar, de manière classique.

M. Ellis: Bien sûr, l'antenne perdrait toute sa puissance.

M. McLeish: Il faudra bien que nous nous accommodions de cette perspective, mais si nous disposons des unités de soutien nécessaires aux centrales, si les disjoncteurs sont bien réglés et la protection est accrue pour les voies, nous pourrions diminuer ce problème sans pour autant pouvoir garantir l'éliminer complètement.

M. Ellis: Monsieur le président, passons à présent à un sujet différent. J'ai été surpris de constater que le budget supplémentaire prévoit environ 11 millions de dollars pour l'achat d'un Challenger. J'aimerais bien savoir, tout d'abord, comment l'Ontario peut justifier un tel achat. En effet, sauf erreur, cet avion vaut de 7 à 8 millions de dollars. Que compte-t-il de plus que les autres pour coûter 3 millions de dollars de plus, où et comment sera-t-il utilisé? Je ne tiens pas à en revenir aux aéroports du Nord, monsieur le président, mais...

Le président: Monsieur Bockstael.

[Text]

Mr. Bockstael: I have some of the information here.

Mr. Ellis: I am delighted to hear Mr. Bockstael answer. That means someone has anticipated the question, and that is fine.

Mr. Bockstael: The proposal was to approve in principle the purchase of two Canadair Challenger aircraft to replace the Executive Flight Viscount aircraft. One of the Viscounts was purchased in 1954, the second in 1958 and both have to undergo extensive overhaul and modification work if they are to continue in use. These aircraft would have to be serviced in England. It is estimated that it would cost \$750,000 to overhaul one of them and it would be six months out of service.

One of the important things is that Canada is manufacturing this new aircraft, the Challenger, and is advocating its sale to other countries but Canada itself is not using one. The Canadian government should be setting the example. Here we have a product and we believe in the product. We have developed it, it is an important industry in Canada and we are using it and displaying it for our own purposes.

The estimate for two aircraft was \$2.325 million. One aircraft for immediate delivery is \$9.711 million. Other airframe and engine spares, working capital advance, federal sales tax and contingency makes up the balance, and it is proposed that we could have delivery of one this year. This was the recommendation which the Minister of Transport made to the Treasury Board, and Treasury Board is in favour of that purchase.

Mr. Ellis: Again, since I am not going to get to my northern airports, can you tell me, does it have long-range tanks, and very briefly, what kind of a flight package does it have on it?

Mr. Bockstael: That description is not in here. I would ask Mr. McLeish to answer that.

Mr. McLeish: I cannot give you the make of equipment, but it has a fully integrated flight tech with inertial navigation equipment, including flight directors and a flight-recorder system. I do not know what else you would like to know in detail.

Mr. Ellis: What range of tanks?

Mr. McLeish: This particular model does not meet the long-range spec which the company originally advertised, but it is expected to as the company cleans up the drag characteristics of the airplane and gets more power out of the engine because the engine manufacturer did not quite achieve the specific fuel requirements it had originally claimed for the engine. So it is anticipated that it will come fairly close to the original specs.

Mr. Ellis: Was it 5,000 miles?

Mr. McLeish: I do not recall the figures, Mr. Ellis. I can get that for you, if you wish.

Mr. Ellis: It was just out of curiosity. I will bump into you some time. Mr. Chairman, I think I have gone over my time, thank you.

[Translation]

M. Bockstael: J'ai certains renseignements avec moi.

M. Ellis: Je suis très heureux d'entendre la réponse de M. Bockstael: tant mieux, c'est que quelqu'un avait prévu la question.

M. Bockstael: La proposition consistait à approuver, en principe, l'achat de 2 avions Challenger de Canadair pour remplacer le Viscount d'affaires. Le premier Viscount a été acheté en 1954, le deuxième en 1958 et tous deux devront faire l'objet de travaux d'amélioration et de modifications intensifs si l'on veut continuer à les utiliser. Les réparations devront être faites en Angleterre, elles coûteront \$750,000 et les appareils devront rester au sol pendant six mois.

Ce qui est important, entre autres, c'est que le Canada fabrique le nouvel avion Challenger, incite les autres pays à l'acheter mais ne l'utilise pas lui-même. Le gouvernement canadien devrait donner l'exemple. Nous en avons construit un, nous pensons qu'il est de qualité, c'est un secteur de fabrication important au Canada et nous devons l'utiliser, nous aussi.

On a estimé que les deux avions coûteraient 2.325 millions de dollars. L'un des avions livrés, dans l'immédiat, coûtera 9.711 millions de dollars. La carlingue, les pièces de moteur, le capital d'exploitation, la taxe de vente fédérale et les fonds d'urgence comptent pour le reste de la somme et on a proposé qu'on en livre un, cette année. Voilà la proposition que le ministre des Transports a présentée au Conseil du Trésor, lequel s'est déclaré en faveur de l'achat.

M. Ellis: Je m'abstiendrai d'aborder la question des aéroports du Nord, aussi, pourriez-vous me dire s'il a une grande autonomie et, en bref, me donner une description de sa technique de vol?

M. Bockstael: Je ne l'ai pas ici et je vais demander à M. McLeish de répondre à votre question.

M. McLeish: Pour ce qui est de la marque de l'équipement, je l'ignore, mais sa technique de vol est pleinement intégrée, il est doté d'un équipement de navigation par inertie, dont un directeur et un enregistreur de vol. Désirez-vous d'autres détails?

M. Ellis: Quelle est l'autonomie des réservoirs?

M. McLeish: Ce modèle ne satisfait pas aux spécifications de long rayon d'action évoqués par la société dans sa campagne publicitaire, mais elle devrait en améliorer les caractéristiques et installer un moteur plus puissant car celui du fabricant consommait un peu trop. On s'attend donc à ce que le modèle corresponde mieux aux spécifications prévues au début.

M. Ellis: S'agissait-il de 5,000 milles d'autonomie?

M. McLeish: Monsieur Ellis, je ne me souviens pas des chiffres, mais je pourrais vous les fournir, si vous le désirez.

M. Ellis: C'était de la pure curiosité, je vous poserai d'autres questions ultérieurement. Monsieur le président, je vous remercie, je crois avoir dépassé mon temps de parole.

[Texte]

• 2045

The Chairman: No, as a matter of fact, you are right on the nose.

Mr. Ellis: Oh, good, let us talk about airports for a minute then. to Mr. McLeish, if I may, Mr. Chairman, I am not at all sure that we have fully heard all the answers I would like on these northern airports. Frankly I am very, very, concerned that the Department of Transport is going to attempt to foist these airports onto some of the northern municipalities, knowing full well that some of the new generation of aircraft that will be required to fly in there as the present generation becomes outdated due to pollution control and weight-to-fuel ratios and that sort of thing will cause problems. I am concerned that these northern municipalities are going to be asked to put into their budget the cost of upgrading those runaways. Simply it will be a means of taking money out of a different pocket and it will not be as effective as if it were dealt with by the Department of Transport. I have accused the Department of Transport of many things in the past and I know that and I accept it, but I really do think that the Department of Transport is far and away the best body to keep these airports, look after them, maintain them, and operate them. And with all due respect to some of these municipalities in the north, I do not think they have the kind of staff that is necessary to back up the technological to run these airports. So I would really like some assurance, which I am afraid I have not got yet, that this is not going to happen.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, during the break I went to my office and looked into the files anticipating that Mr. Ellis would probably want to pursue this in more detail. It is a complex issue because the territories of course cannot be treated in the same way as the provinces. The question of turning over any further responsibility to the territories become complex in a legal sense because the Department of Transport in the right of the Crown has the responsibility for the operation of those airports; if they attempt to turn the airports directly over to the territories, which the territories would prefer since they would prefer to manage those airports, they would then be turning it over from the right of the Crown to the right of the Crown—which apparently it is not possible to do.

We have been consulting with the Department of Indian Affairs and Northern Development, and we have been consulting with Justice on how best to achieve improved efficiency in the administration and operation of those airports, under the management and responsibility of the territories, but without incurring any costs to the territories. The present mechanism for financing those airports is in fact unwieldy and we feel that through working together with DIAND and with the appropriate advice from Justice it will be possible to improve the administration of those airports to get more efficient use of the resources that are put into them. This should afford an opportunity for the territorial governments to achieve some of the objectives which are proving difficult for them to reach at the

[Traduction]

Le président: Non, de fait, vous êtes tombé très juste.

M. Ellis: Très bien alors, dans ce cas parlons des aéroports pendant un moment. Monsieur le président, j'aimerais m'adresser à M. McLeish. Je ne suis pas du tout sûr que nous ayons entendu toutes les réponses au sujet des aéroports du Nord. Je suis franchement très, très préoccupé à l'idée que le ministère des Transports va tenter de refiler ces derniers à certaines municipalités du Nord sachant bien que certains des nouveaux aéronefs qui devront y atterrir, au fur et à mesure que les avions actuels deviendront périmés en raison de nouvelles normes relatives à la pollution et de nouveaux rapports poids-carburant, entraîneront des problèmes. Je suis préoccupé par le fait qu'on demandera à ces municipalités d'améliorer leurs pistes d'atterrissage à même leur propre budget. On s'arrangera ainsi pour obtenir les fonds nécessaires d'autres sources mais le travail ne sera pas aussi efficace que s'il était effectué par le ministère des Transports lui-même. Je n'ignore pas que, par le passé, j'ai accusé ce ministère de bon nombre de choses; je ne me cache pas, mais je suis vraiment convaincu qu'il est le mieux placé pour administrer ces aéroports, les surveiller, les entretenir et les faire fonctionner. En outre, malgré tout le respect que je dois à certaines de ces villes du Nord, à mon avis, elles ne disposent pas des effectifs nécessaires sur le plan technologique pour faire fonctionner ces installations. En conséquence, j'aimerais qu'on me donne l'assurance que cela ne se produira pas; malheureusement, jusqu'à maintenant, je ne l'ai pas reçue.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, pendant la pause, je me suis rendu à mon bureau où j'ai regardé les dossiers en pensant que M. Ellis voudrait probablement poursuivre l'étude de cette question de façon plus poussée. Il s'agit d'un sujet fort complexe car, bien entendu, les territoires ne peuvent pas être traités de la même façon que les provinces. La possibilité de céder davantage de responsabilités aux territoires est complexe sur le plan juridique du fait que c'est du ministère des Transports que relève le fonctionnement de ces aéroports au nom de la Couronne. Si donc le ministère voudrait céder directement la responsabilité de ces installations aux territoires, ce que ces derniers préféreraient, cela correspondrait à céder quelque chose au nom de la Couronne à une autre autorité au nom de la Couronne; or, il ne semble pas que cela soit possible.

Nous avons consulté le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ainsi que celui de la Justice afin de savoir comment on peut améliorer l'efficacité de l'administration et du fonctionnement de ces aéroports en les cédant aux territoires sans que cela leur en coûte quoi que ce soit. Nous croyons en effet que les modalités actuelles de financement sont assez maladroites et que, si nous collaborons avec le ministère des Affaires indiennes et celui de la Justice, il sera possible d'améliorer l'administration de ces aéroports, c'est-à-dire d'utiliser plus efficacement les ressources disponibles. Cela devrait aider les gouvernements des territoires à atteindre certains de leurs objectifs, dont celui de fournir davantage d'emplois aux autochtones; c'est difficile à l'heure actuelle.

[Text]

present time—one of which I mentioned being of course increased employment of native people.

So I would like to assure you, Mr. Ellis, that there is no intention of "foisting" to use your own word, these airports onto the territorial governments and in any way to give them kind of encumbrance financial or otherwise. What we have in mind is being done in full consultation with the Northwest Territories and with the other appropriate departments of government.

• 2050

Mr. Ellis: That, Mr. Chairman, was the kind of answer I was looking for this afternoon.

The Chairman: I got the distinct impression Mr. McLeish would have been disappointed if you had not asked the question.

Mr. Ellis: Now perhaps I could ask . . .

The Chairman: This will be your final question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Then I will be brief. How could the Northwest Territories government make use of native people in the airport administration but Transport Canada could not?

Mr. McLeish: They certainly are located north of 60°, which we are not. They have considerable . . .

Mr. Ellis: I disagree, I have talked to Transport's people at Inuvik, at Frobisher, at Yellowknife—all the way through the north.

Mr. McLeish: Well, if I may, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: I am just trying to recall the figure—I think there are 49 Arctic airports, and Transport Canada at the present time is operating 11 airports. These are what we call the Arctic "A" airports—the ones that accept the jet equipment—and 6 of the smaller airports. The territorial government operates the remainder with the funds that we provide and they have a much better understanding of how to train these people, how to cater to their customs, because in our earlier experiences we found that there are certain times of the year when they wish to have time off to resume their normal habits. We have found by experience that it is much better for the territories to indeed work with them. They get much more effectiveness out of them.

Mr. Ellis: I am out of time. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Does the territorial government do its hiring through the Public Service Commission?

Mr. McLeish: I am unable to answer that.

The Chairman: That may be another difference.

I am examining the prerogative of the Chair, Mr. Forrestall. You almost lost your right to speak. I have a bit of a conundrum here now. I have Messrs. Forrestall, Gass and

[Translation]

Je tiens donc à vous assurer, monsieur Ellis, que nous n'avons pas l'intention de «refiler», pour reprendre votre terme, l'administration de ces aéroports aux gouvernements territoriaux et, partant, de leur imposer un quelconque fardeau financier ou autre. Ce que nous envisageons fait l'objet d'une consultation pleine et entière avec les Territoires du Nord-Ouest et les autres ministères intéressés.

M. Ellis: Monsieur le président, c'est le genre de réponse que j'espérais obtenir cet après-midi.

Le président: J'ai la nette impression que M. McLeish aurait été déçu si vous ne lui aviez pas posé la question.

M. Ellis: J'aimerais maintenant poser une autre question.

Le président: Ce sera votre dernière, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je serai donc bref. Comment le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pourra-t-il embaucher des autochtones pour administrer les aéroports alors que Transports Canada ne le pouvait pas?

M. McLeish: En bien, ce gouvernement a son siège au nord du 60° parallèle, ce qui n'est pas notre cas. Il peut donc . . .

M. Ellis: Je ne suis pas d'accord. J'ai parlé à des fonctionnaires du ministère des Transports travaillant à Inuvik, à Frobisher, à Yellowknife et partout dans le nord.

M. McLeish: Eh bien, si vous me le permettez, monsieur le président, j'aurais une précision à apporter.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Si ma mémoire est juste, je crois qu'il y a 49 aéroports dans l'Arctique et que Transports Canada en administre 11 à l'heure actuelle. Il s'agit des aéroports arctiques de catégorie «A», ceux qui sont équipés pour recevoir les réactés ainsi que de 6 aéroports plus petites. L'administration des autres relève du gouvernement territorial et s'effectue à même des fonds fournis par nous. Cette administration sait bien mieux que nous comment former les habitants de cette région et comment tenir compte de leurs coutumes; par exemple, nous nous sommes rendus compte qu'à certains moments de l'année ils désirent avoir du temps de libre pour reprendre leur mode de vie traditionnel. Cette expérience nous a fait comprendre qu'il est bien préférable que le gouvernement Territorial s'occupe de ces questions; il est beaucoup plus efficace.

M. Ellis: J'ai dépassé mon temps de parole. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

L'administration territoriale embauche-t-elle par le truchement de la Commission de la Fonction publique?

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de vous répondre.

Le président: C'est peut-être un autre facteur.

J'usais de mes prérogatives, monsieur Forrestall. Vous avez presque perdu votre droit de parole. Je me trouve face à une situation quelque peu compliquée ici. J'ai les noms de MM.

[Texte]

McKnight. Who would like to go first? Mr. Forrestall or Mr. Gass?

Mr. Forrestall: I will go first. Mr. Chairman, I apologize for being late and I caution you, the highways outside are treacherous. It is normally, a 15 minute drive—I have been about an hour on the road. I will defer to Mr. Gass, or whoever was engaged in a particular line of questioning, because I simply wanted to go back to the principle of the \$1 vote, and one or two other areas. So if there was a particular line of questioning before I came in, I would not want to interrupt it.

The Chairman: Mr. Gass then, please.

Mr. Gass: I have two areas that I am concerned with and they are probably related. I notice under the heading: New Major Capital Projects, you have a figure for "Repairs due to Fire Damage" to the *Wolfe*.

Mr. Bockstael: What page is that?

Mr. Gass: It is on page 134.

The Chairman: Proceed, Mr. Gass.

Mr. Gass: The *Wolfe* is a vessel used for coastal services in the Atlantic region. More than a year ago, we were unfortunate enough to have a fire in the interior of the vessel, which put it out of service. When is the *Wolfe* going in for repair? Where is it going for repair? When are the repairs expected to be completed and when can we expect to have the *Wolfe* back in service in the Atlantic coastal waters? When she was burned, there was discussion whether or not they would simply repair the damage, or whether in fact they would go a little further and do what they termed a mid-year refit which would strengthen her, give her more power, stronger engines and so on, for a little longer service in the fall season. Can you tell me, sir, are the repairs being done just repairs to the damage that was created by the fire or is the *Wolfe* receiving a mid-term refit?

• 2055

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, to respond to the questions, the *Wolfe* is already in repair: she entered Marine Industries' yard at Sorel, Quebec, last fall. She will be completed and returned to service sometime in the summer of this year.

She is being repaired with some alterations but essentially she is being returned to the same status as she was before the fire. The total cost, if memory serves me correctly, is around \$2 million for the repair and refit of the vessel.

Mr. Gass: You say that she will be in service this spring?

Mr. Sinclair: This summer she will be returned to active duty.

Mr. Gass: And what boat Mr. Chairman, is being used now to replace her in the Atlantic area?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have used a number of different ships to cover off the *Wolfe's* activity. The *MacDonald* did some work; the *Tupper* was reassigned into the Charlottetown area. Fortunately, in the latter part of this winter, ice conditions in the Gulf have been somewhat easier

[Traduction]

Forrestall, Gass et McKnight. Lequel d'entre eux veut commencer? M. Forrestall ou M. Gass?

M. Forrestall: Je vais le faire, monsieur le président, tout en m'excusant de mon retard et en vous mettant en garde contre l'état dangereux des routes. D'habitude, je mets 15 minutes pour venir en auto, mais il m'a fallu une heure ce soir. Je vais céder mon tour à M. Gass ou à quiconque avait déjà amorcé une discussion sur un sujet précis; quant à moi, ce sont les crédits de \$1 ainsi qu'une ou deux autres questions qui m'intéressent. Par conséquent, si l'on était déjà engagé dans une discussion avant mon arrivée, je ne veux pas interrompre.

Le président: Dans ce cas, la parole est à M. Gass.

M. Gass: Je suis préoccupé par deux sujets qui sont probablement liés. Ainsi, sous la rubrique «grands travaux d'équipement», je remarque une somme affectée aux réparations des dommages causés par le feu. Il s'agit du navire *Wolfe*.

M. Bockstael: A quelle page voyez-vous cela?

M. Gass: A la page 135.

Le président: Allez-y, monsieur Gass.

M. Gass: Le *Wolfe* est un navire en service sur la côte est de la région atlantique. Il y a plus d'un an, il y a malheureusement eu un incendie à bord, ce qui l'a mis hors service. Quand et où le *Wolfe* sera-t-il réparé? De plus, quand prévoit-on que ces réparations seront terminées et que le navire sera de nouveau en service dans les eaux côtières de l'Atlantique? Lors de l'incendie, on s'est demandé s'il fallait se contenter de réparer les dégâts ou en même temps effectuer le radoub semestriel afin de renforcer le navire, de lui donner plus de puissance, de meilleures machines, etc., ce qui lui permettrait d'être en service plus longtemps au cours de l'automne. J'aimerais donc savoir si on se contente de réparer les dégâts causés par l'incendie ou si l'on effectue ce radoub.

M. Sinclair: Monsieur le président, le *Wolfe* est déjà en réparation. Il a été envoyé au chantier naval de Marine Industries de Sorel, au Québec, l'automne dernier. Les travaux seront terminés à l'été et il reprendra alors son service.

On a profité de l'occasion pour apporter une légère modification au navire, mais il sera quand même à peu près semblable à ce qu'il était avant l'incendie. Si j'ai bonne mémoire, le coût de ces réparations et de ce radoub est d'environ 2 millions de dollars.

M. Gass: Vous dites qu'il sera en service ce printemps?

M. Sinclair: Cet été plutôt. C'est alors qu'il reprendra son service.

M. Gass: Monsieur le président, quel navire le remplace présentement dans la région de l'Atlantique?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous nous sommes servi d'un certain nombre de navires pour couvrir la région habituellement desservie par le *Wolfe*. Ainsi, le *MacDonald* l'a remplacé à certains endroits et le *Tupper* dans la région de Charlottetown. Heureusement, la deuxième moitié de notre

[Text]

for us and we have been able to cover off the absence of the *Wolfe* with the existing fleet.

Mr. Gass: Thank you.

I have another topic and it is the item "Icebreaking, Arctic and Other Ship Support: Construction of an Air Cushion Ice-breaking Platform"; you have a figure in here for that.

A year ago in the fall, we had a problem in Summerside. We had a boat-load of potatoes in Summerside and the harbour was icing up. We had a vessel coming in to receive the shipment of potatoes but it was going to be in for four or five days and there was a problem with ice. The existing icebreakers require such a depth of water, such a draught of water, that they were unable to get into Summerside to escort the boat in and guarantee that she would get back out, because the icebreaker boats themselves could not get into the harbour.

There was some talk at the time that if an air cushion icebreaking platform, an icebreaker of that sort, was available, they could navigate in much shallower water. Does this construction of an air cushion, icebreaking platform mean the type of vessel that could be used in shallower harbours?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in answer to Mr. Gass's question, the item he refers to is a platform which is affixed to the bow of an existing icebreaker to improve her icebreaking capabilities and, as such, this particular device would not respond to the kind of circumstances the member referred to.

The development of air cushion vehicle technology for ice-breaking is still very much a developmental program with substantial limitations. We have been delayed in our pursuit of this development by reason of the fact that the Canadian company to which the contract had been given was unable to complete the contract for financial reasons and so the project development has been delayed.

We have not tested any of the air cushion vehicles in salt water configurations because at the present time the only ones constructed have an aircraft-type engine which you have to be very careful with, with respect to wear and tear on and the erosion by salt water of the engine component.

• 2100

In the future, when we bring this project a little further and have, hopefully, some self-contained units in the form of air cushioned vehicles, we would like to bring it to some of the coastal locations to test its feasibility. However, that is some time off.

Mr. Gass: Might I suggest, Mr. Chairman, that when they bring it to a coastal area they use it in P.E.I. in the fall of the year for the very purpose that I was speaking about earlier.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, an unprofessional and off-the-cuff opinion is that I do not think that is the kind of an ice-breaking service that an air-cushioned vehicle would be

[Translation]

hiver est plutôt clémente, ce qui fait que l'état des glaces dans le golfe nous rend la tâche un peu plus facile. Nous avons donc été en mesure de remplacer le *Wolfe* par les navires existants de la flotte.

M. Gass: Merci.

Un autre sujet maintenant. Il s'agit de la rubrique «déglaçage, Arctique et autres services maritimes», plus précisément de la construction d'une plate-forme brise-glace sur coussin d'air. Vous avez une somme affectée à cela.

Il y a un an, à l'automne, nous avons eu un problème à Summerside. Il y avait une cargaison de pommes de terre dans ce port, dont l'accès commençait à être fermé par les glaces. Un navire devait prendre le chargement de pommes de terre mais était immobilisé pour quatre ou cinq jours alors que la situation des glaces était problématique. Or, les brise-glace en service ne peuvent fonctionner qu'en eau d'une certaine profondeur, ont besoin d'un certain tirant d'eau; ils n'ont pu escorter le navire jusqu'au port de Summerside ni lui garantir de lui frayer une voie à travers les glaces, eux-mêmes ne pouvant se rendre jusqu'au port.

On a donc songé à l'époque à une plate-forme brise-glace sur coussin d'air pouvant fonctionner en eau beaucoup moins profonde. J'aimerais donc savoir si la construction d'une telle plate-forme brise-glace fonctionnant sur coussin d'air répond à ce besoin dans les ports en eau peu profonde?

M. Sinclair: Monsieur le président, en réponse à la question de M. Gass, je vous signale que la plate-forme en question doit être fixée à la proue d'un brise-glace actuel afin de le rendre plus efficace; cela ne permettra pas de résoudre le problème qu'il vient de mentionner.

Le développement de la technologie permettant la création d'un véhicule brise-glace fonctionnant sur coussin d'air se fait assez lentement. Nous avons connu des retards du fait que l'entreprise canadienne, à qui le contrat aurait été accordé, n'a pas été en mesure d'achever le travail pour des raisons financières.

De plus, nous n'avons pas mis ces véhicules aéroglisseurs à l'essai en eau salée, car à l'heure actuelle les seuls déjà construits sont dotés de moteurs d'avion qui exigent beaucoup de précautions; leurs pièces sont très vulnérables à l'eau salée et à l'usure.

Lorsque ce projet sera un peu plus avancé et que nous disposerons d'un certain nombre de ces véhicules, j'aimerais bien qu'on leur fasse subir des essais dans les eaux côtières. Cela n'est toutefois pas pour demain.

M. Gass: Monsieur le président, puis-je me permettre de proposer que, lorsqu'on fera l'essai de ces véhicules dans la région côtière, on les envoie à l'Île-du-Prince-Édouard en automne, afin de vérifier si ce dont j'ai parlé est possible?

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne suis pas expert en la matière et je n'ai pas eu l'occasion d'examiner la question au préalable, mais je dirais que ce n'est pas le genre de travail que

[Texte]

very effective in. It can only really operate effectively in waters where you have a strong current to take the ice away, or where you have a really advantageous wind situation that will move it out of the way, because all it does is crack the ice; it does not break it up the way a traditional icebreaker does.

Mr. Gass: So it could have problems with rafting of ice in the type of situation that we have in the Atlantic region.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, Mr. Gass has identified very correctly one of the major limitations on air-cushioned vehicles for ice-breaking purposes, in that they cannot attack any rafted ice that approximates the height of the skirt.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Gass. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I would like to touch briefly on the issue that was discussed a little earlier: grants in aid of. To the parliamentary secretary through you, Mr. Chairman, the small rural airports that are financed by the municipalities in western Canada are not equipped with anything but basically a wind sock. Some of them are attempting to bring in beacons to better serve the civil flying that takes place in western Canada, and particularly in Saskatchewan, Alberta and Manitoba. Can you tell me if grants in aid are available for this type of equipment to be placed in these municipal airports?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I think that question relates to the community airport assistance program that Mr. Penner asked about earlier, and to which I replied that the program had been discontinued two years ago by a decision of the Cabinet. At that time it amounted to about \$2 million a year, and resulted in grants for capital assistance of the order of \$20,000 to \$50,000 for each grant for small communities desirous of starting an airport or of enhancing an airport that had rudimentary characteristics. That program has not been replaced.

There is an ongoing study within the department to look at the federal role with respect to airports, taking into consideration that most of the provinces undertake assistance for those small airports that are intended to serve a reasonably small area and that are generally referred to as intra-provincial airports. The study is expected to identify more clearly the federal role with respect to all airports, whether they be Arctic, small community airports of the type we are discussing, or municipal airports that presently enjoy a subsidy because they operate a type of commercial traffic that warrants their upkeep. We expect, by the end of this calendar year, to complete the study to identify the federal role, and to address this question as to whether or not the federal government should reinstitute capital assistance for the small communities.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. McLeish.

[Traduction]

peut effectuer efficacement une plate-forme fonctionnant sur coussin d'air. La raison en est que ce genre de véhicule ne peut fonctionner efficacement que là où il y a un fort courant ou encore où le vent est assez fort pour emporter les glaces; il ne fait que fondre la glace, il ne la morcelle pas comme un brise-glace ordinaire.

M. Gass: Dans ce cas, il pourrait avoir de la difficulté avec les amoncellements de glace que nous avons dans la région de l'Atlantique.

M. Sinclair: Monsieur le président, M. Gass a souligné là l'un des désavantages des aéroglesseurs servant de brise-glace, ils ne peuvent s'attaquer aux amoncellements de glaces qui atteignent la hauteur de leur coussin d'air.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Gass. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. J'aimerais aborder brièvement une question qui a déjà fait l'objet d'une discussion un peu plus tôt, soit celle des subventions. Ma question s'adresse au secrétaire parlementaire, monsieur le président. Les petits aéroports ruraux financés par les municipalités dans l'Ouest canadien ne sont dotés d'aucun autre matériel qu'une manche à air. Certains d'entre eux s'efforcent d'obtenir des balises, afin de fournir un meilleur service au trafic aérien civil dans l'Ouest, particulièrement en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba. Pouvez-vous me dire si l'on peut accorder des subventions à ce genre de projet de dotation en matériel dans ces aéroports municipaux?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, je crois que la question a trait au programme d'aide aux aéroports de petites collectivités, au sujet duquel M. Penner a déjà posé des questions. J'ai répondu plus tôt que le cabinet a mis fin au programme il y a deux ans. Je crois qu'à l'époque le programme bénéficiait d'environ deux millions de dollars par année, ce qui se traduisait par des subventions destinées aux dépenses en capital d'entre \$20,000 et \$50,000 dans chaque collectivité souhaitant mettre sur pied une aérogare ou améliorer des services rudimentaires. On n'a pas remplacé ce programme par quoi que ce soit.

Toutefois, au sein du ministère, on étudie le rôle du fédéral relativement aux aéroports, compte tenu du fait que la plupart des provinces accordent de l'aide aux petites installations destinées à desservir des régions relativement limitées et, en général, servant de liens entre les provinces. On prévoit que l'étude en cours précisera davantage le rôle du fédéral, eu égard à l'administration de tous les aéroports, qu'ils se trouvent dans l'Arctique, qu'il s'agisse des aéroports desservant les petites collectivités ou encore des aéroports municipaux bénéficiant de subventions à leur entretien en raison de leur trafic commercial. Nous nous attendons à ce que l'étude soit terminée d'ici la fin de l'année et qu'elle précise le rôle du fédéral à savoir s'il doit recommencer à accorder une aide aux petites collectivités.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur McLeish.

[Text]

I would like to move on to the branch line rehabilitation program as mentioned in the estimates. Would it be possible, Mr. Chairman, to have a breakdown of the improvements and the lines and dollars that have been spent on these lines?

• 2105

The Chairman: Mr. McKnight, before you go any farther, I can tell you that question was asked earlier this afternoon, and Mr. Giroux has already agreed to supply the committee with that information.

Mr. McKnight: Regarding railroads and which railroad . . .

The Chairman: Exactly.

Mr. McKnight: I must have been late. I apologize, Mr. Chairman.

The Chairman: He will supply the list of the ones that have been upgraded and the ones that are proposed to be upgraded in the next year or two.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I do have quite a bit of information. It all depends on whether Mr. McKnight wishes to pursue any particular line, or what.

Mr. McKnight: I would just like the information for the committee, and if it could be appended to these hearings, that is fine.

The Chairman: I can be appended to the proceedings of the next session of the committee, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: It could not be appended to these?

The Chairman: No, these will go out for printing as soon as the session is over. But we will be meeting again Tuesday next, so they can be appended to next Tuesday's proceedings.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I think the reason for my asking is that we would like to have this information for next Tuesday's meeting. So if the only way I can have them is to have Mr. Giroux verbally read them out, fine. It will take the time of the committee; other than that, I would just ask that they be appended if he has the information.

The Chairman: The other possibility, of course, Mr. McKnight, is that they can be made available and the clerk will circulate them to all members of the committee as soon as we get them.

Mr. McKnight: That would be acceptable.

The Chairman: All right. So, Mr. Giroux, perhaps we could have those sent to the clerk tomorrow, if possible?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman, we will get them to you as quickly as we can.

The Chairman: Thank you.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I would like to talk briefly about the methods of billing. In the Auditor General's account of 1979, he talked about the lack of proper verification from the losses claimed by the railway and the way they were certified for payment from the Consolidated Revenue Fund for different subsidy programs, amounting to, at that period, about \$350 million. Because of the responsibility—where we see the rail rehabilitation fund and subsidy here—the responsi-

[Translation]

J'aimerais passer au programme de remise en état des embranchements mentionné dans le budget. Monsieur le président, serait-il possible d'obtenir une répartition des améliorations effectuées, des lignes visées par le programme et des montants dépensés à ce titre?

Le président: Monsieur McKnight, avant que vous ne poursuiviez, je vous précise que la question a déjà été posée plus tôt et que M. Giroux a accepté de fournir ces renseignements au Comité.

M. McKnight: Au sujet des lignes ferroviaires . . .

Le président: Parfaitement.

M. McKnight: Je dois être arrivé en retard. Je m'excuse, monsieur le président.

Le président: Il nous fournira la liste des lignes ayant fait ou devant faire l'objet de travaux d'ici un an ou deux.

M. Giroux: Monsieur le président, j'ai en main bon nombre de renseignements. Cela dépend des questions de M. McKnight.

M. McKnight: J'aimerais simplement que les renseignements que j'ai demandés soient fournis au Comité et peut-être annexés au procès-verbal. Cela me satisfera tout à fait.

Le président: On pourra les annexer au procès-verbal de la prochaine séance de Comité, monsieur McKnight.

M. McKnight: Ce ne sera pas possible de les ajouter au procès-verbal de la présente séance?

Le président: Non, car il sera envoyé pour fins d'impression dès la fin de la réunion. Nous siégerons toutefois à nouveau mardi prochain et pourrions alors les annexer à cette séance.

M. McKnight: Monsieur le président, la raison pour laquelle je demande cela, c'est que j'aimerais avoir ces données en main à temps pour la réunion de mardi prochain. Si la seule façon d'obtenir les renseignements est de les faire lire par M. Giroux, très bien. Évidemment, cela prendra le temps du Comité. Je préférerais qu'ils soient annexés si c'est possible.

Le président: Il y a une autre possibilité, monsieur McKnight, c'est que ces renseignements nous soient envoyés et distribués à nous tous par le greffier le plus tôt possible.

M. McKnight: Cela me paraît acceptable.

Le président: C'est bien. Monsieur Giroux, pouvez-vous envoyer cela au greffier demain?

M. Giroux: Oui, monsieur le président, nous vous enverrons le tout le plus rapidement possible.

Le président: Merci.

M. McKnight: Monsieur le président, j'aimerais brièvement aborder la question de la facturation. Dans le rapport du vérificateur général de 1979, on mentionne l'absence d'une vérification appropriée des pertes réclamées par les services ferroviaires et la façon dont ils ont obtenu des garanties de paiement du fonds du revenu consolidé au titre de divers programmes de subventions. Ces sommes totalisaient alors environ 350 millions de dollars. Il est question d'un fonds et de

[Texte]

bility of the CTC to advise the minister in various forms of supplying that information and to report to the minister on how these subsidy programs could be better implemented, I wonder if since 1979, the CTC has done that to the ministry, because it is mandated to do so, and if they have updated their method of verifying.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Thank you, Mr. Chairman.

The CTC is in the process of developing a plan within its own operations to pick up on the backlog of a large number of audits which are outstanding as a result, particularly, of some of the observations of the Auditor General in, I think, his 1979 report.

With respect to the branch-line rehabilitation program, we have been in pretty close discussions with the Canadian Transport Commission and also with the western division of the Canadian Transport Commission in recent months in order to seek their assistance to us in ensuring there is both an inspection as well as an audit of the various projects undertaken as part of the program; inspection to make sure from an engineering and a technical point of view that in fact the work is being carried out according to the standards of the CTC, and obviously an audit to make sure the funds are properly spent to the projects undertaken.

We are very close to reaching an arrangement with them whereby in fact the CTC would assume a very active role in supervising both the inspection as well as the audit function—I am talking now about the western division of the CTC—and this would become a part of the program on an annual basis, whereby the CTC would be undertaking the activity.

Because of resource constraints in terms of person-years, it is quite possible the CTC may not be able to recruit staff directly for that purpose, but there are a number of consultant firms available in western Canada which could be hired for that purpose; they would be hired under an arrangement whereby the CTC would supervise them very closely—to do both the inspection and the audit work.

• 2110

Mr. McKnight: That is on rehabilitation.

Mr. Giroux: That is on the rehabilitation program.

Mr. McKnight: Has any thought been given to the same type of verification, or change of method of verification, for the other subsidies which are paid to the railroads on uneconomic branch lines and on uneconomic passenger service, or is it still the practice that—these bills, I think, again go back to 1979; however, \$4 million-plus had been claimed, and the verification and the finalization of those amounts has not to my knowledge yet been done. Has it been done, and is any discussion or any action being taken now to verify those accounts?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I can answer this partly. About the branch line subsidies program, it is my understanding that the CTC is in the process now of picking up on the backlog of audits of these subsidy claims.

[Traduction]

subventions devant servir à l'amélioration du service ferroviaire. Étant donné la responsabilité qu'a la CCT d'aviser le ministre, de lui fournir des renseignements et de lui faire rapport sur la façon dont on pourrait mieux administrer ces programmes de subventions, j'aimerais savoir si la CCT a effectivement joué ce rôle auprès du ministre conformément à son mandat et si son système de vérification a été mis à jour.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Merci, monsieur le président.

À l'heure actuelle, la CCT est en train d'élaborer un programme interne destiné à s'occuper de la mise à jour de nombreux projets de vérification non terminés, cela, à la suite de certaines remarques du vérificateur général dans son rapport de 1979.

Pour ce qui est du programme d'amélioration des embranchements, nous avons tenu des discussions assez poussées avec la Commission canadienne des transports ainsi qu'avec sa division de l'Ouest ces derniers mois afin qu'elles nous aident à nous assurer qu'il y ait à la fois des services d'inspection et une vérification des projets entrepris au titre de ce programme. Ces services d'inspection doivent veiller à ce que le travail soit effectué sur le plan technique et conformément aux normes de la CCT. La vérification pour sa part doit, bien entendu, s'assurer que les fonds soient dépensés de la façon appropriée dans le cadre des projets lancés.

Nous devons en arriver à une entente sous peu. Cet arrangement fera en sorte que la CCT aura un rôle très actif sur les plans de la surveillance, l'inspection ainsi que de la vérification. Je parle ici de la division de l'Ouest de la CCT. De plus, ses activités feront partie du programme annuel d'activité de la CCT.

Cependant, étant donné les compressions budgétaires affectant les années-personnes, il se peut très bien que la CCT ne soit pas en mesure d'embaucher des effectifs à cette fin précise. Par ailleurs, il existe un certain nombre d'entreprises-conseils dans l'Ouest du Canada aux services desquelles on pourrait recourir. Elles pourraient obtenir un contrat en vertu duquel la CCT surveillerait de très près leurs activités d'inspection et de vérification.

M. McKnight: Cela concerne la remise en état.

M. Giroux: Cela concerne le programme de remise en état.

M. McKnight: A-t-on envisagé de changer les méthodes de vérification des autres subventions qui sont versées au titre des lignes secondaires et des services-voyageurs non-rentables ou bien continue-t-on à... Je suppose que tout cela remonte à 1979; on a réclamé plus de \$4 millions et, pour autant que je sache, ces montants n'ont pas encore été vérifiés, tout n'est pas terminé à ce propos. Envisage-t-on de prendre des mesures là-dessus?

M. Giroux: Monsieur le président, je puis répondre en partie à votre question. Pour ce qui est du programme de subventions aux lignes secondaires ou embranchements, je crois savoir que

[Text]

About the amounts paid to the railways and to VIA Rail Canada under the passenger program, we have obviously been very actively involved in that one, because the funds do now come from Transport Canada, and we have reached an agreement with the CTC last fall whereby they would undertake a program in which they would accelerate their audit provisions for these payments both to VIA Rail Canada and from VIA Rail Canada to both CN and CP for the railway passenger programs. This is under way right now, and as part of this approach, to alleviate the CTC's resource problem, Transport Canada has agreed to make available to the CTC four person-years to effect these audits.

Mr. McKnight: Thank you.

On page 142, payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to provisions of the Railway Act, which transportation companies are we referring to? The total sum is some \$19,400,000, on page 142 in the supplementary estimates. The total is over \$252 million.

Mr. Bockstael: These are statutory payments by the CTC.

Mr. Giroux: That would be a question, Mr. Chairman, I would suggest we direct to the CTC, for them to provide the necessary details to this committee. I do not have that information available.

Mr. McKnight: So you would not be able, then, to give this committee the breakdown of the \$19,400,000 as provided under Sections so and so of the Railway Act?

Mr. Giroux: You would have to get it from the CTC.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: This is just a clarification. The general estimates provided \$232 million, and now, as the year is coming to a close, the requirement is for \$252, million. The difference of \$19,400,000 is part of the statutory payment under those sections which are listed down below and which form part of their mandate to provide under those various sections of the Railway Act. But we could ask the CTC to provide a listing of actual allocations.

Mr. McKnight: I would appreciate it.

Just one last question; probably my second-last question, as I look down here.

The Chairman: It is likely to be your last.

Mr. McKnight: I will make it long, then.

We come over to the Saskatoon Airport, which is the airport I use to commute between my constituency and the City of Ottawa. Being very grateful for it, we are provided with at least two flights day to eastern Canada, and the same amount to central Canada. I see that Saskatoon Airport is to expand Apron 1 for a total sum of \$327,000. The expansion of Apron—because it has not been expanded—is that the reason for the lack of service to the City of Saskatoon by our national carrier? Further on, when we come to the City of Prince Albert, which is being promised additional air service and additional upgrading of its a airport, I see where in the estimates for 1980-81, \$200,000 was to be spent, and the total

[Translation]

la CCT est en train de rattraper son retard en matière de vérification des demandes de subventions.

Par ailleurs, nous avons participé activement au financement des sociétés de chemin de fer et de Via Rail Canada, au titre du programme-voyageurs; les fonds à ce titre proviennent maintenant de Transport Canada et, selon l'entente conclue l'automne dernier avec la CCT, cette dernière s'est engagée à accélérer la vérification des versements à Via Rail Canada et de Via Rail Canada au CN et au CP; il s'agit bien sûr des programmes de transport de voyageurs par chemin de fer. Ces efforts sont donc actuellement en cours et, pour simplifier les problèmes de la CCT en matière de ressources, Transport Canada a convenu de mettre quatre années-personnes à sa disposition pour ces vérifications.

M. McKnight: Merci.

A la page 143, «paiements à des compagnies de chemins de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer», à quelles compagnies de transport faites-vous allusion? A la page 143 du budget supplémentaire on prévoit une somme totale de \$19,400,000. Le total dépasse les \$252 millions.

M. Bockstael: Il s'agit de paiements statutaires de la CCT.

M. Giroux: Monsieur le président, je propose que l'on demande à la CCT de fournir tous les détails nécessaires au Comité. Je n'ai pas ces renseignements ici.

M. McKnight: Par conséquent, vous n'êtes pas en mesure de nous expliquer comment se répartissent ces \$19,400,000 prévus par certains articles de la Loi sur les chemins de fer?

M. Giroux: Il faudrait vous adresser à la CCT.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Un point d'éclaircissement. Le budget des dépenses prévoyait \$232 millions et, la fin de l'année approchant, on demande \$252 millions. La différence de \$19,400,000 fait partie des paiements statutaires en vertu des articles énumérés en-dessous, et tout cela entre dans le mandat de la CCT au titre de ces divers articles de la Loi sur les chemins de fer. Nous pourrions cependant lui demander des précisions sur la répartition des sommes.

M. McKnight: J'en serais ravie.

Une dernière question; ce sera probablement l'avant-dernière.

Le président: Il est plus probable que ce soit la dernière.

M. McKnight: Par conséquent, je m'étendrai.

J'en arrive à l'aéroport de Saskatoon, que j'utilise d'ailleurs pour aller de ma circonscription à Ottawa. Je suis fort reconnaissant de ce que nous ayons chaque jour deux vols au moins vers l'Est du Canada, et deux vols aussi vers le centre du Canada. Je vois que, à l'aéroport de Saskatoon, on va aggrandir l'aire de trafic numéro 1. Il en coûtera un total de \$327,000. Le fait que cet aggrandissement soit prévu maintenant explique-t-il l'insuffisance du service que fournit notre transporteur national à la ville de Saskatoon? Par ailleurs, pour la ville de Prince Albert, on promet à la fois une augmentation du service aérien et une amélioration des installations de l'aéroport. Le budget pour 1980-1981 prévoyait

[Texte]

cost was \$368,000. Can you tell me if that will complete the runway, and why is Prince Albert going to have to wait until 1981-82 to finish the expansion of their runway that I see here? That is on page 136.

• 2115

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, with respect to Prince Albert, we have of course been waiting for the Canadian Transport Commission to make a decision with respect to the carrier that will be licensed to serve Prince Albert. That, in turn, will affect the amount of work and the timing of the work that will be done. So we have agreed in principle that Prince Albert should in fact have additional work done with respect to the operations building, runway extension, firehall and equipment and so on.

Mr. McKnight: It seems to me you are telling me that there really is not any starting date, that this figure of \$200,000 for 1980-81 is just put in. Are you really not committed to spending that money?

Mr. McLeish: Yes, we are committed to improve the ramp and to provide a portion of the equipment needed for current operations, but with respect to the entire package for Prince Albert we are awaiting the CTC decision.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I would just like a little clarification on apron no. 1 in Saskatoon.

The Chairman: Okay.

Mr. McLeish: I believe that was required for the wide-bodied airplanes, the heavier airplanes going in to Saskatoon.

Mr. McKnight: That means I can look forward to a little more service from our national carrier from the City of Saskatoon, does it, if this is done?

Mr. McLeish: I am unable to comment.

Mr. McKnight: So is Mr. Taylor. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Gass was interested a moment ago about difficulties in the harbour at Summerside, Prince Edward Island, and about the use of air-cushioned vehicles and the technology with respect to ice-breaking. We have all kinds of ice-breaking technology for hull craft. Why are we talking about all this bloody nonsense when shallow-draft ice-breaking capability is required in 150 harbours in Atlantic Canada? What the hell are we doing piddling around with this stuff? Why are we not getting on with this so that our fishermen . . . ? In some instances life has been involved.

There is total inability of deeper-draft vessels to get into shallow-draft harbours that are used in some instances by large numbers, dozens and dozens, of shallow-draft vessels, some with two, three, four, five, six men on board. Where does

[Traduction]

\$200,000 et le coût total a été de \$368,000. Pouvez-vous me dire si cela permettra de terminer la construction de la piste et pourquoi on devra attendre 1981-1982 à Prince Albert, pour que ces travaux soient terminés, comme je peux le constater ici à la page 137?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, bien sûr, nous avons attendu que la Commission canadienne des transports décide du transporteur qui sera autorisé à desservir l'aéroport de Prince Albert. Cette décision aura à son tour une incidence sur les travaux à réaliser et sur l'échéancier de ces travaux. Nous avons accepté, en principe, que des travaux supplémentaires soient réalisés à Prince Albert en ce qui concerne les bâtiments d'exploitation, la piste, les installations et le matériel de lutte contre les incendies.

M. McKnight: J'ai l'impression que vous me dites qu'aucune date de début des travaux n'a été prévue, et que ce chiffre de \$200,000 pour 1980-1981 a simplement été mis là. Ne s'est-on donc pas vraiment engagé à dépenser ces fonds?

M. McLeish: Si, nous nous sommes engagés à améliorer la piste et à fournir une partie du matériel actuellement nécessaire à l'exploitation de l'aéroport mais, pour ce qui est de l'ensemble des travaux prévus à Prince Albert, nous attendons la décision de la CCT.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: J'aimerais simplement avoir une petite précision à propos de l'aire de trafic numéro 1 de Saskatoon.

Le président: Très bien.

M. McLeish: Je crois savoir que ces travaux ont été nécessaires pour accueillir à l'aéroport de Saskatoon les avions gros-porteurs.

M. McKnight: Par conséquent, je puis m'attendre à un accroissement du service fourni par notre transporteur national à la ville de Saskatoon?

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de faire de commentaire.

M. McKnight: M. Taylor non plus. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Il y a quelques instants M. Gass s'intéressait aux difficultés que posent au port de Summerside, sur l'Île-du-Prince-Édouard, l'utilisation de véhicules se déplaçant sur coussin d'air et la technologie des brise-glace. Mais n'oublions pas que dans 150 ports du Canada atlantique il nous faut absolument des navires brise-glace à faible tirant d'eau. Ce n'est donc pas le moment de traîner. Pourquoi ne pas nous mettre immédiatement à la tâche de façon à ce que nos pêcheurs . . . ? Dans certains cas il y a eu pertes de vies humaines.

Les grands brise-glace n'atteignent pas les ports en eau peu profonde qu'utilisent les navires à petit tirant d'eau avec des équipages de deux, trois, quatre, cinq ou six hommes. Où en est ce programme? Ce n'est pas une question que je souhaitais

[Text]

that program stand? It is not an area I really wanted to get into but I was curious as to where that goes. We had an understanding for some years that the government would take a serious look at the development of some shallow-draft ice-breaking capability for Atlantic Canada, particularly for fishing harbours but for harbours like Summerside as well.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, as part of the Coast Guard's fleet capital investment plan there is provision for a class of vessel which would fulfill the role of a shallow-draft ice-breaker. A number of the existing Coast Guard ice-breakers have what could be described as a shallow-draft capability. I am not sure what draft configuration Mr. Forrestall is really pursuing, but the recent additions to the fleet, the Coast Guard ships *Grenville* and *Jackman*, do both have a shallow draft.

Mr. Forrestall: What is their draft, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Forrestall: Is it 14 feet?

• 2120

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I would have to recheck that for a precise number and would then be prepared to pass that information on to Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you very much.

Mr. Chairman, I wanted to pursue again, for a moment, perhaps as much if anything to have on the record some of our concerns about, the continuing use of dollar items. I had started earlier looking at one or two of the concerns that we have and I would like to just pursue that.

The general question again would relate to an indication that I had suggested earlier that, at some point later on, in estimates, near or after the completion of the main estimates, I think I would like to call on the committee to make some recommendation with respect to the one-dollar items, but just to put one or two other observations on the record, and here I will try and stay in order, with respect to the Supplementary C items by indicating that I am addressing myself to the principle of one-dollar items.

Mr. Chairman, the creation of Crown corporations by dollar vote is an exceptionally dangerous, in my opinion, phenomenon that has developed quite rapidly in recent years. The proliferation of an already excessive number of Crown corporations could result, and indeed, in the opinion of many, has already resulted, coupled with an ability to convert Crown corporation debts into equity. The government has the power, as we all know, to create a corporation, grant it a loan authority and then write off the loan by converting it into equity, all without any legislation and without once being required to appear before the House or a committee.

Powers of this extent, Mr. Chairman, and this perhaps is part of the root of my concern, are not only a licence, if you will, for abuse but, much more important than that, they are

[Translation]

aborder, mais je serais bien curieux de savoir ce qui se fait à ce propos. Depuis quelques années nous pensions que le gouvernement envisagerait sérieusement la création d'une flotte de brise-glace à faible tirant d'eau pour le Canada atlantique, pour les ports de pêche mais pour des ports comme Summerside également.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le programme d'immobilisations au titre de la flotte de la Garde côtière prévoit des fonds en vue de l'acquisition d'une certaine catégorie de navires qui rempliraient le rôle de brise-glace à faible tirant d'eau. A l'heure actuelle la Garde côtière a un certain nombre de brise-glace que l'on pourrait décrire comme étant à faible tirant d'eau. Je ne sais pas exactement ce que M. Forrestall a à l'esprit à ce propos mais le *Grenville* et le *Jackman* qui se sont récemment joints à la flotte de la Garde côtière sont des navires à faible tirant d'eau.

M. Forrestall: Quel est ce tirant d'eau, monsieur le président?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Forrestall: Quatorze pieds?

M. Sinclair: Monsieur le président, je me renseignerai et je pourrai communiquer ces renseignements à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci beaucoup.

Monsieur le président, j'aimerais vous faire part de certaines des préoccupations que nous nourrissons du fait que l'on continue d'utiliser les postes de un dollar. C'est ce que j'ai déjà fait précédemment et j'aimerais revenir là-dessus.

Une fois que nous en aurons terminé, ou que nous serons prêts d'en avoir terminé, avec l'étude du budget principal, je demanderai certainement au Comité de faire des recommandations à propos de ces postes de un dollar. J'ai d'autres remarques à consigner au compte rendu mais, comme je tiens à me conformer au Règlement, je précise que dans le contexte du budget supplémentaire, je parle des postes de un dollar.

Monsieur le président, à mon avis, la création de sociétés de la Couronne un moyen de postes de un dollar constitue un phénomène extrêmement dangereux qui s'est développé bien rapidement ces dernières années. La prolifération du nombre des sociétés de la Couronne, nombre déjà excessif, pourrait se traduire et, pour beaucoup, s'est déjà traduite, par la transformation des dettes des sociétés de la Couronne en avoir propre. Nous savons tous que le gouvernement a le pouvoir de créer des sociétés, de leur accorder des prêts et de radier ensuite ces prêts en les transformant en avoir, et tout cela sans que jamais la Chambre ou le Comité soit appelé à réfléchir à la question.

Monsieur le président, si ce problème me préoccupe c'est que non seulement de tels pouvoirs ouvrent la porte à tous les abus mais que, plus important encore, ils incitent à passer

[Texte]

an enticement to circumvent or to abuse the intent of the Financial Administration Act.

Mr. Chairman, changes to the tax status of government agencies are also made through this type of dollar vote, as in the status of the subsidiary, and we can think of some—Petro-Canada might be one—which in fact are tax-paying corporations, or have the status of another form—and the Indian Equity Foundation, which in fact is a charity, is indeed another; and I mention those two because they will draw to your attention, Mr. Chairman, the wide breadth.

We use these dollar votes as well to exempt, and indeed not only to exempt but to excuse, the government from a proper and careful application of its own laws and procedures, and the avoidance of the application of the laws as they are set causes some concern, I am sure, not only to myself and to our own party but to a lot of Canadians who are concerned about it; and it prompts questions that consume an awful lot of time in committee, the type of questions that might suggest: Is what you are doing proper? Did you not take full account of inflationary pressures and tendencies?

For example, where there is a requirement, as there is, for increased cost of services, materials and supplies under "Marine Transportation," and you look at an item like \$9 million, is it really possible that our procedures are so far out of date that we could make a \$9 million error in estimating increased costs in materials? I just use this as one example, and perhaps I would leave that question with the Parliamentary Secretary. Does the government perceive a problem in its procedures to build into your computers, or whatever, adequate forecasts of increased costs rising out of inflation or whatever? The standard objects leave you with no distinct impression that they were unforeseen, that they are just increased costs and that it is the increased cost that was unforeseen not the deed for the additional service or rental or utility or whatever.

• 2125

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Wilkins to make a general comment, and then more precisely he would have Mr. Sinclair address costs of services increase in marine transportation.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, with all due respect, I am asking the Parliamentary Secretary if he is satisfied. I know this concerns the minister, and I know it concerns you, Mr. Bockstael, I know your concern, but I would like your comment as to whether or not you are satisfied, whether or not the government is satisfied with our capacity to forecast increased costs. I am just talking about one little narrow area, but when you multiply it it becomes horrendous. This is not an unforeseen item. Everybody understands the Wolfe and perhaps other items that could be anticipated like ice damage and other things.

Historically, we are going to have seven repairs this year at X dollars. People can understand that, but increases that are directly due to departmental capacity under minor department branches to tell and pass up the line adequate forecasts of

[Traduction]

outre l'intention de la Loi sur l'administration financière ou encore à en abuser.

Monsieur le président, par le biais de ces postes de un dollar on modifie également le régime fiscal de certains organismes gouvernementaux, et je pense notamment à ce qui a été fait à propos de Petro-Canada ou de la Indian Equity Foundation, qui en fait un organisme sans but lucratif. Je vous signale ces deux noms, monsieur le président, parce qu'ils vous donneront une indication de l'étendue de la palette.

Nous utilisons également des crédits de un dollar pour exempter le gouvernement de l'application attentive et soignée de ses lois et de ses procédures, et même pour l'excuser de ne pas les appliquer, et je dois dire que cette situation préoccupe non seulement mon parti et moi-même mais aussi un grand nombre de Canadiens; tout cela incite à poser des questions pour lesquelles on utilise énormément de temps en Comité, des questions par le biais desquelles on demande en fait si les mesures qui sont prises sont correctes. On s'inquiète par exemple de savoir si l'on a bien tenu compte des tendances et des pressions inflationnistes.

Par exemple, au titre des «Transports maritimes», je vois un poste de 9 millions de dollars pour couvrir l'augmentation du coût des services, du matériel et des approvisionnements. Nos procédures sont-elles donc désuètes au point que l'on puisse faire une erreur de 9 millions de dollars lors de l'évaluation de l'augmentation des coûts du matériel? C'est une question que je souhaite poser au secrétaire parlementaire. Le gouvernement éprouve-t-il des difficultés à programmer des ordinateurs quand il s'agit d'établir des prévisions précises de l'augmentation des coûts du fait de l'inflation? Il semble bien qu'il s'agisse là d'augmentations de coûts qui n'ont pas été prévues et non pas de l'acquisition de services ou d'installations supplémentaires, ou de la location de quoi que ce soit d'autre et ainsi de suite.

M. Bockstael: Monsieur le président, je demanderai à M. Wilkins de bien vouloir faire une remarque d'ordre général et ensuite je demanderai à M. Sinclair de vous parler de l'augmentation du coût des services dans le transport maritime.

M. Forrestall: Monsieur le président, en toute déférence, je demande au secrétaire parlementaire si cette situation le satisfait. Je sais que tout cela préoccupe le ministre et vous préoccupe, monsieur Bockstael, mais je voudrais savoir si le gouvernement est satisfait des capacités dont il dispose pour prévoir les augmentations des coûts. Je ne parle que d'un petit domaine très limité mais, faites les multiplications et vous arrivez vite à des chiffres absolument renversants. Il ne s'agit pas de quelque chose d'imprévu. Tout le monde comprend ce qui s'est passé dans le cas du Wolfe, dans le cas, par exemple, des dommages causés par les glaces.

Cette année, il y aura sept séries de réparations qui coûteront X dollars. Tout cela est facilement compréhensible mais j'aimerais savoir si, d'après vous, votre système est capable de prévoir de façon satisfaisante les augmentations des dépenses.

[Text]

increases in expenditures, are you satisfied that our system measures up to this? Do we have, for example, the same sophisticated system the Department of National Defence has with respect to building in anticipated increases in programs and these other . . .

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I believe that the Ministry of Transport, through its various modes, does have the capacity to establish proper forecasting methods to arrive at their estimates. The only thing that can alter that is a change in policy or some approval of a new measure that may result from another ministry. We see examples here tonight in the supplementary estimates where the Department of National Revenue has indicated that something that was interpreted to be free of sales tax has been decided and confirmed that the sales tax is applicable. We have an \$8 million item that says that there has to be sales tax applied to two icebreakers, so our icebreaking . . .

Mr. Forrestall: The minister ought to have told the department to go to hell, that they were not going to pay it. However, I understand that.

Mr. Bockstael: We had a brief discussion of this item this morning with the people in administration who said that they would guess every one of the MPs would think there was a certain absurdity in this process of saying that Transport is going to pay Revenue \$8 million in federal sales tax when it is the same government. But it is bookkeeping.

Mr. Forrestall: Oh, I understand that, that is why I used the example of increased cost of services, materials and supplies, increased costs and unforeseen costs, not unanticipated costs but just increases that were not contemplated and were not brought into not only the main estimates but even Supplementary Estimates (A) or (B). We find them in Supplementary Estimates (C), and they appear from time to time in even Supplementary Estimates (D).

Mr. Bockstael: Mr. Forrestall, you asked the parliamentary secretary on behalf of the Minister of Transport to give an opinion on it. I have tried to do this, but when we deal more specifically with marine, Mr. Sinclair was a valid explanation for what took place in his department and I would like him to elaborate because it is most specifically something that affects the marine mode.

• 2130

So I would ask Mr. Sinclair to deal with that.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, thank you.

The kind of improvement that Mr. Forrestall suggests I believe has now been accomplished by the Department of Transport with the concurrence of the Treasury Board. The item that he refers to in the supplementary estimates results from a previous practice, which is ending this year, wherein the Treasury Board required us to substantiate price increases by actual experience. In other words, we only got reimbursed for price increases after we could prove the amount of the

[Translation]

Avez-vous à votre disposition un système aussi perfectionné que celui du ministère de la Défense nationale pour la prévision des augmentations au titre des bâtiments, et ainsi de suite?

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, j'estime que le ministère des Transports est en mesure d'établir des méthodes de prévisions appropriées pour élaborer son budget. Les seuls changements possibles ne peuvent être dus qu'à une nouvelle politique ou à l'adoption d'une nouvelle mesure dans un autre ministère, par exemple. Nous avons pu constater ce soir, par exemple, dans le budget supplémentaire, que le ministère du Revenu national avait indiqué que la taxe de vente s'appliquait bien sur tel produit, contrairement à ce que l'on pensait. Nous avons un poste de 8 millions de dollars au titre de la taxe de vente concernant deux brise-glace . . .

M. Forrestall: Le ministre aurait dû indiquer à ce ministère qu'il n'avait pas l'intention de payer la taxe. Quoi qu'il en soit, je comprends bien.

M. Bockstael: Nous avons brièvement parlé de ce poste ce matin avec des fonctionnaires, lesquels ont fait remarquer que les députés considéraient certainement ce processus quelque peu absurde qui fait que le ministère des Transports doit verser 8 millions de dollars de taxe de vente fédérale au ministère du Revenu, alors qu'il s'agit du même gouvernement. Quoi qu'il en soit, c'est là une question de comptabilité.

M. Forrestall: Certes, je comprends, c'est pourquoi j'ai utilisé l'exemple de l'augmentation du coût des services, du matériel et des approvisionnements; je ne parle pas des coûts imprévus, mais seulement des augmentations qui n'avaient pas été envisagées et qui donc n'avaient pas été incluses, ou dans les prévisions budgétaires ou dans le budget supplémentaire A ou B. Nous les trouvons dans le budget supplémentaire C et parfois dans le budget supplémentaire D.

M. Bockstael: Monsieur Forrestall, vous avez demandé au secrétaire parlementaire de vous donner une opinion à ce sujet au nom du ministre des Transports. Je me suis efforcé de vous donner satisfaction mais, pour ce qui est des transports par voie d'eau, je préférerais que M. Sinclair vous donne les explications sur ce qui a été fait dans son ministère.

J'aimerais donc que vous donniez la parole à M. Sinclair.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Merci monsieur le président.

Avec l'accord du Conseil du Trésor le ministère des Transports a maintenant apporté les améliorations auxquelles M. Forrestall faisait allusion. Le poste dont il parle dans le budget supplémentaire résulte d'une pratique antérieure, qui arrivera à son terme cette année, en vertu de laquelle le Conseil du Trésor nous demandait de justifier les augmentations de prix par l'expérience. Autrement dit, ces augmentations de prix nous étaient remboursées seulement après que nous les ayions

[Texte]

price increases we had sustained. This inevitably led to this kind of item in supplementary estimates.

We have developed a system and methodology for forecasting price increases, which methodology has been approved by the Treasury Board, and the Treasury Board has increased our base allotments for the 1981-82 estimates; and we have provided a forecast of price increases with a methodology to prove to the Treasury Board, in retrospect, our accuracy in forecasting those things, so that we can have our estimates, beginning in 1981-82, stated on a more current and accurate basis and therefore eliminate the need for this kind of supplementary estimate in future years.

Mr. Forrestall: You see, Mr. Chairman, how simple it is. That is what I wanted to elicit, and I am surprised that the parliamentary secretary was not aware of that. I was. I wanted, from the parliamentary secretary, the principle just enunciated—and I am sorry, but I am not setting up; I am not attempting that; that is the last of my problems.

If we are to satisfy our constituents from one end of this country to the other that, in fact, what is being done is being done with the best procedures, with the best forecasting capacity possible, then it is that type of answer that we must have, not from the administrator, surface or marine or air, but rather from you, Mr. Parliamentary Secretary, through you, Mr. Chairman.

And having made the point, I would not reiterate it, except that I feel it is so important that this type of direction continue to flow from the government; because when it does not, it will flow from us in this long, caught-up, convoluted way.

Have my five minutes gone?

The Chairman: You have about three minutes left.

Mr. Forrestall: Oh, have I? Good Lord!

Might I ask, then, Mr. Chairman, whether or not the system that the marine administrator has just described to us, that now has this new approach, that now has Treasury Board approval, is the same thing for you, Mr. McLeish, and for you Mr. Giroux? Is it the same for surface and for air, Mr. Chairman? Because you have got the same problems in your bailiwick. Do not look smug about it, either, because you do.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we have . . .

Mr. Forrestall: And I will ask you who is going to be flying around in that nice new Challenger you have bought for your authority and for yourself.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, we have attempted to introduce a system with respect to the estimates for capital expenses, for the design and development, and for the operation and maintenance. We have certainly improved it but I cannot guarantee that we will achieve the success that the marine administration appears to be anticipating.

[Traduction]

prouvées. C'est ce qui, inévitablement, nous contraint à inclure des postes de ce genre au budget supplémentaire.

Nous avons élaboré un système et une méthodologie pour la prévision des augmentations de prix; le Conseil du Trésor a approuvé cette méthodologie et il a augmenté nos allocations budgétaires de base dans les prévisions pour 1981-1982; pour notre part, nous avons fourni au Conseil du Trésor une prévision des augmentations de prix avec la preuve, a posteriori, de l'exactitude de nos prévisions; ainsi, à partir de 1981-1982, nos budgets seront plus précis ce qui, par conséquent, supprimera à l'avenir le besoin de ces budgets supplémentaires.

M. Forrestall: Vous voyez, monsieur le président, comme c'est simple. C'est la réponse que je voulais et je suis surpris que le secrétaire parlementaire ne le connaissait pas. Moi je la connaissais. Je voulais simplement que le secrétaire parlementaire nous énonce ce principe . . . Je vous prie de m'excuser mais je ne cherche pas à mettre qui que ce soit dans l'embarras.

Pour montrer à nos électeurs que l'on fait appel aux meilleures procédures possibles, que, en matière de prévisions, nous avons les meilleures capacités qui soient, c'est ce genre de réponse qu'il nous faut, non pas de la part d'un responsable du transport de surface, du transport par voie d'eau ou du transport aérien mais plutôt de votre part, monsieur le secrétaire parlementaire, par votre entremise, monsieur le président.

Il importe que le gouvernement continue à prendre ce genre d'initiative parce que, si-non, c'est nous qui devons faire le chemin, et le chemin est long, encombré et tortueux.

Mes cinq minutes sont terminées?

Le président: Il vous reste trois minutes environ.

M. Forrestall: Vraiment? Grand Dieu!

Monsieur le président, j'aimerais savoir si le système que vient de nous décrire le responsable du transport par voie d'eau, ce système qu'a approuvé le Conseil du Trésor, est également celui que M. McLeish et que M. Giroux appliquent. Est-ce le même pour le transport de surface et pour le transport aérien? Je suppose que dans chacun de vos secteurs les mêmes problèmes se posent. Et ne prenez pas l'air suffisant non plus parce que c'est certainement le cas.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons . . .

M. Forrestall: Et j'aimerais aussi savoir qui va prendre place dans ce beau Challenger tout neuf que vous venez de vous acheter.

M. McLeish: Monsieur le président, nous avons cherché à introduire un système pour l'élaboration du budget des immobilisations en ce qui a trait à la conception et au développement, à l'exploitation et à l'entretien. Nous l'avons certes amélioré mais je ne puis vous assurer que son utilisation sera couronnée du succès auquel s'attendent les services des transports par eau.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, through you to the air administrator: do you have about the same time slot, the same time frame, with a different or an updated or . . .

Mr. McLeish: Well, we have found that one of the major difficulties we have with respect to airports and airport development across the country is that the conditions are so varied; that we deal with so many companies across the country, we deal with such varied climatic conditions, and, in many circumstances, we have such a short window to undertake the work that it has been most difficult to develop a kind of reliability in the estimates. Ever since I have been administrator. I have made this a personal issue to try and clean up our act. We have made considerable improvement and currently the approach we are taking on estimates is to spend a great deal more money at the estimates stage in order to be sure that the conditions we encounter take full cognizance of what can be expected in that particular region.

• 2135

So I would say that we are still evolving. We are probably going to take longer to achieve this than the success Mr. Sinclair appears to predict for the marine administration. The same thing applies to the operation and maintenance of many of these airports that are not always located near the main arteries for receiving supplies and for training personnel. So I think we have some specific problems that are quite difficult to plan in order to improve the efficiency and the effectiveness under all circumstances. We have introduced as well a system of conducting reviews that we hope will identify the effectiveness with which the regions undertake these projects under the appropriate guidelines. If you are interested in getting a personal briefing on this we would be only too happy to give you one as to what we are trying to do.

Mr. Forrestall: It is very difficult to ask for more than that.

The Chairman: Mr. Giroux, do you want to stick your neck out too?

Mr. Giroux: Yes, Mr. Chairman. First of all I would like to point out that some of our programs are programs which have a cap on them. For example, the Urban Transportation Assistance Program was for five years, and it is now for six years, at \$230 million. So you try to do the best you can over the six-year period, but over that period of time the number of projects supported will not have more than \$230 million. The programs, however, that would apply to your observation, Mr. Forrestall, are really the VIA Rail Program and the CN Marine Program. They are . . .

Mr. Forrestall: No, I am sorry, Mr. Chairman, but I am not in the broad policy area at all.

Mr. Giroux: No, but I am talking about estimating this and I would just say that with CN Marine we have developed a formula which forecasts the increased costs—all of the elements, materials, fuels, labour and so on—by using the indicators available such as collective agreements, indications of fuel cost and so on, and we have been able to satisfy Treasury Board as to a general level of increases.

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais demander aux responsables des transports aériens s'ils se fondent sur le même calendrier ou . . .

M. McLeish: L'une des principales difficultés qui se posent dans notre pays en ce qui concerne les aéroports est due au fait que les conditions sont extrêmement variées; nous avons affaire à des sociétés différentes, à des conditions climatiques différentes et, dans bien des cas, nous n'avons qu'un tout petit créneau pour agir de sorte qu'il a été extrêmement difficile d'établir des prévisions budgétaires fiables. Depuis ma nomination comme administrateur, j'ai fait un effort personnel pour remédier à cette situation. Nous avons déjà réalisé d'importants progrès. Nous avons comme pratique, maintenant, de consacrer davantage d'argent à la préparation des prévisions, pour bien tenir compte des conditions spéciales dans cette région donnée.

Je dirais donc que les choses continuent à évoluer. Il nous faudra sans doute plus de temps pour parvenir à notre but dans ce domaine que pour atteindre celui fixé par M. Sinclair pour l'administration maritime. Les mêmes considérations s'appliquent en ce qui concerne le fonctionnement et l'entretien de beaucoup de ces aéroports qui ne sont pas toujours situés près des artères principales, ce qui peut poser des difficultés pour la livraison du matériel et la formation du personnel. Nous avons donc des problèmes précis qui compliquent la planification en vue de parvenir à une meilleure efficacité dans toutes les circonstances. Nous faisons faire des révisions qui devraient permettre de déterminer jusqu'à quel point les régions ont réussi à mettre ces projets en œuvre de façon efficace. Si vous vouliez que nous vous décrivions plus en détail notre politique dans ces domaines, nous nous ferions un plaisir de le faire.

M. Forrestall: On ne peut guère demander plus.

Le président: Monsieur Giroux, voulez-vous vous risquer à dire quelque chose aussi?

M. Giroux: Oui, monsieur le président. Je tiens d'abord à signaler que certains de nos programmes ont un plafond. Par exemple, au cours de ses six ans d'existence, le programme d'aide aux transports urbains a été limité à 230 millions de dollars. On essaye de faire de son mieux pendant cette période de six ans, mais nous n'avons pas le droit de passer la limite de 230 millions de dollars. Mais les programmes visés par vos observations, monsieur Forrestall, sont le programme VIA Rail et le programme maritime du CN. Il s'agit . . .

M. Forrestall: Non, excusez-moi, monsieur le président, mais je n'ai pas abordé la question générale de politique.

M. Giroux: Non, mais simplement au sujet des prévisions, je vous dirai que dans le cas de ces deux programmes, nous avons élaboré une formule qui permet de tenir compte de la hausse des coûts de tous les facteurs, matériel, combustible, main-d'œuvre, et ainsi de suite, en utilisant les indicateurs disponibles, comme ceux qu'on trouve dans les conventions collectives, les prévisions du coût du combustible, et cetera. Nous avons

[Texte]

With respect to VIA Rail we have had more difficulty because of the nature of the rail passenger program and the fact that many of those costs while they were under CN and CP were not that clearly identifiable. The passenger program was part of the total activity. We are now beginning to see our way clear and we are now more able to work out just what is a defensible forecast of increasing costs over the years. We are in the process of working these out with Treasury Board right now to allow us to estimate, for estimate purposes, an appropriate level which would hopefully not force us to resort to supplementary estimates to make up the deficiencies in our techniques. So that is about where we are.

The Chairman: Thank you.

Mr. ForreSTALL: I would just say that the parliamentary secretary should have been on top of all this. He is able and capable to be on top of it and should have been. The next time we travel and investigate a capability we will make sure he gets his nose a little closer to the grindstone and looks a little more deeply into some of these questions that concern at least the official opposition.

The Chairman: Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Briefly, Mr. Chairman, if I may. I presume your three minutes were up, Mr. ForreSTALL, and I am not interrupting you. Mr. Chairman, I am not going to rehash the increased costs. I understood the answer given earlier today to Mr. ForreSTALL. However, the parliamentary secretary read out several and one was the increased cost of fuel. Does the marine bunker fuel export charge apply in that additional increased cost of fuel that the parliamentary secretary read out? I am asking, is the government figuring this into their increase; is that one of the reasons for the increase?

• 2140

Mr. Bockstael: No. That is not part of the increase.

Mr. McKnight: So, any of the marine modes of the federal government are not included in the export charge on fuel?

The Chairman: Mr. Sinclair, would you like to elaborate?

Mr. ForreSTALL: Why do you not give him about 20 minutes to cover the whole question.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, to respond to Mr. McKnight's question. The bunker fuel surcharge does not apply to Canadian vessels engaged in domestic trade or in domestic activities. Our coastguard vessels would fall under that kind of category, so the surcharge does not apply and would not be part of any such figure.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, just for clarification. Well, the Great Lake carriers on which this export surcharge is going to be placed are carrying domestic grain from Thunder Bay to transfer elevators. Now, you are increasing their costs substantially, or the government has, with this export charge which will probably—in my opinion and my colleagues opinion and the opinion of the carriers' association and indeed the

[Traduction]

pu, de cette façon, fournir des renseignements acceptables au Conseil du Trésor.

Cela nous est plus difficile dans le cas de VIA Rail, en raison de la nature même du service voyageurs et du fait que beaucoup des coûts n'étaient pas clairement identifiables lorsqu'ils relevaient du CN et du CP. Le service voyageurs ne constituait qu'un élément de leurs activités. Nous commençons seulement à y voir clair et nous sommes maintenant mieux en mesure de prévoir la hausse des coûts pour les années à venir. Actuellement, nous élaborons, avec les représentants du Conseil du Trésor, des mécanismes qui nous permettront de faire de meilleures prévisions et nous éviteront ainsi la nécessité de recourir aux prévisions supplémentaires pour pallier nos lacunes. Voilà à peu près où nous en sommes.

Le président: Je vous remercie.

M. ForreSTALL: J'estime que le secrétaire parlementaire aurait dû suivre ce dossier de près. C'est un homme capable, qui aurait dû être mieux au courant de cette question. Pour notre prochain voyage, il faudra s'assurer que le secrétaire parlementaire fait un plus grand effort pour se pencher sur certaines de ces questions qui intéressent beaucoup l'opposition officielle, du moins.

Le président: Monsieur McKnight.

M. McKnight: Je serai bref, monsieur le président. Je suppose que les trois minutes de M. ForreSTALL ont pris fin et que je ne l'interromps pas. Monsieur le président, je ne veux pas ressasser cette question de la hausse des coûts, puisque M. ForreSTALL a déjà reçu une réponse aujourd'hui. Cependant, le secrétaire parlementaire a fait mention de plusieurs facteurs, dont l'augmentation du coût du combustible. Je voudrais savoir si la taxe à l'exportation applicable au combustible de soute utilisé par les navires est reliée à cette hausse? Autrement dit, cette taxe contribue-t-elle à augmenter le coût?

M. Bockstael: Non. Ce n'est pas une partie de l'augmentation.

M. McKnight: Donc, cette taxe à l'exportation ne s'applique pas au transport maritime relevant du gouvernement fédéral?

Le président: Monsieur Sinclair, voulez-vous donner des précisions?

M. ForreSTALL: Pourquoi ne pas lui donner une vingtaine de minutes pour traiter de toute cette question?

M. Sinclair: La surtaxe applicable au combustible de soute n'est pas payée par les navires canadiens qui naviguent au Canada ou qui participent au commerce national. Les bateaux de notre garde côtière tomberaient dans cette catégorie, ils seraient exemptés de la surtaxe, qui n'aurait donc aucune incidence sur la hausse des coûts.

M. McKnight: Monsieur le président, une précision. Les transporteurs des Grands lacs qui devront payer cette surtaxe à l'exportation transportent des céréales canadiennes de Thunder Bay jusqu'à des silos de transbordement. La mesure gouvernementale entraînera une augmentation appréciable du coût pour ces transporteurs et mettra à pied les ouvriers syndiqués qui sont employés dans les navires. Cela n'est pas

[Text]

unions that work for those people—drive them out of business and lay off the union members that are employed on those ships. In my opinion, moving grain from Thunder Bay to the transfer elevators on the east coast is a domestic service. Would the parliamentary secretary care to explain or try to clarify that for me, please?

Mr. Bockstael: I would defer to Mr. Sinclair. He has more information on this.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in the same fashion as I responded earlier, movement of Canadian grain from Thunder Bay to the transfer elevators on the river is a Canadian voyage and as such, would not be subject to the bunker fuel surcharge. It is only when you get into an international voyage—whatever the definition of an international voyage is—that the fuel surcharge is applicable. For example, it would be applicable on the movement of U.S. grain by a Canadian laker from the Port of Duluth to a transfer elevator on the river, but it would not apply to the movement of Canadian grain from Thunder Bay to a river transfer elevator.

Mr. McKnight: I apologize then in the wrong assumption, but I guess the problem or the fault will still remain because we have Canadian carriers who are presently transporting American grain, and they are working at a disadvantage in some places of up to 30 cents per gallon, as compared to the Americans and other shippers. The result will be the same, only in a lesser degree, as an observation, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just as a supplementary, I wonder, Mr. Chairman, could Mr. Sinclair tell us, if a ship leaves Thunder Bay and brings grain to—God forbid—Gros Cacouna and refuels and takes on a load of iron ore and drops it off in the United States, where do you nail that bird?

Mr. Sinclair: That is one of the complications of administering the policy, theoretically . . .

Mr. Forrestall: My real concern is, there is a danger in that our policy, if it is not carefully applied, very carefully applied, and well thought out, might very well result in the situation that Mr. McKnight was discussing.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I share Mr. Forrestall's concern: The application of the policy to an international voyage, which the second leg of the journey that he describes would fall under, as I understand it, would attract a bunker surcharge as the drafted regulations stand at the moment.

• 2145

You can also add the complication if the ship should move in ballast from a Lake Erie U.S. steel port to Thunder Bay. Is that an international voyage or is it not? That question is one that I am pursuing very actively at the moment.

The Chairman: Thank you. I wonder if the committee would indulge the Chairman to put a question or two?

[Translation]

seulement mon opinion, mais aussi celle de mes collègues de l'association des transporteurs. J'estime que le transport des céréales de Thunder Bay jusqu'aux silos de transbordement de la côte est est un service national. Le secrétaire parlementaire pourrait-il m'expliquer ce qu'il en est?

M. Bockstael: Je vais inviter M. Sinclair à vous répondre, puisqu'il est mieux renseigné là-dessus.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, le transport des céréales canadiennes de Thunder Bay jusqu'aux silos de transbordement, le long du fleuve, est un voyage qui s'effectue à l'intérieur du Canada, et pour cette raison, la surtaxe imposée sur le combustible de soute ne s'appliquerait pas. Cette surtaxe s'applique seulement aux voyages internationaux; je ne sais trop quelle en est la définition. Par exemple, elle s'appliquerait à un navire des Grands lacs qui transporterait des céréales américaines du port de Duluth jusqu'à un silo de transbordement sur le fleuve. Mais elle ne s'appliquerait pas s'il s'agissait de transporter les céréales canadiennes de Thunder Bay jusqu'au même silo.

M. McKnight: J'avais donc une impression erronée. Mais je suppose que le problème sera néanmoins grave pour les transporteurs canadiens qui transportent actuellement des céréales américaines et qui, dans certains cas, doivent payer jusqu'à 30 de plus de gallon par rapport aux transporteurs américains et autres. Le résultat sera le même que celui que j'ai décrit, sauf à un degré moindre.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Une question supplémentaire. M. Sinclair pourrait-il nous dire ce qui se passe si un navire quitte Thunder Bay avec un chargement de céréales pour Gros Cacouna—Dieu nous en préserve—se ravitaille en combustible et prend un chargement de minerai de fer à destination des États-Unis?

M. Sinclair: Voilà un exemple de complication inhérente à l'application de la politique. En principe . . .

M. Forrestall: Je crains que notre politique, si elle n'est pas appliquée de façon très prudente, ne crée le genre de situation décrite par M. McKnight.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je partage l'appréhension de M. Forrestall. La deuxième partie de l'itinéraire qu'il a décrit, comme voyage international, serait soumise à la surtaxe sur le combustible de soute, d'après le texte actuel du projet de règlement, selon moi.

Ce serait une complication de plus si le navire devait retourner sur son lest, d'un port américain sur le lac Érié, jusqu'à Thunder Bay. S'agit-il d'un voyage international ou non? Je m'efforce de trouver la réponse à cette question, actuellement.

Le président: Merci. Le Comité permet-il que le président pose quelques questions?

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Briefly.

The Chairman: Mr. Forrestall knows I am always brief.

Mr. Forrestall: Good Chairman.

The Chairman: I would like to direct a couple of brief questions to Mr. McLeish regarding the *Challenger*. I would like to say that I am happy the government is purchasing Canadian aircraft. I think it is imperative, if we want to advertise and promote the sale of these aircraft, that we show our own support for them. How many passengers does the *Challenger* aircraft hold that Transport is buying, Mr. McLeish? Within one or two.

Mr. McLeish: I am not sure because this first aircraft is one that we have taken over from a previous European customer who had identified the interior and so on, so I am uncertain at this time how many it would normally seat. As I recall, that figure could run anywhere from about 8 to 14, depending on how elaborate the type of seating would be in the executive jet sense.

The Chairman: When do you expect to purchase the next one?

Mr. Forrestall: Right on. Other ministers might like very much to use these as well.

Mr. McLeish: As a matter of fact we are prepared to make a recommendation to the minister for a second airplane to be purchased in fiscal 1981-82. I presume that would be subject to Treasury Board approval.

The Chairman: Mr. McLeish, two or three years ago approximately, the department purchased a jet aircraft; I believe it was a *Grumman* aircraft. They purchased it at least second-hand to do high altitude calibration or something of that nature. How does the *Challenger* compare in size and capability to an aircraft like that?

Mr. McLeish: The range characteristics would be quite similar. The *Challenger* is the first wide-bodied executive jet. It does offer considerably more flexibility for interior furnishings. I believe the specific fuel utilization will be more favourable on the *Challenger* than the *Gulfstream II* which was designed a number of years ago. It is our hope that we will be able to find the resources in the next three to five years to completely outfit the department's fleet with *Challengers* for both the calibration work which the *Grumman II* is now used for and for the replacement of the *Jetstars*. I would have to remind members that there is an air navigation order that requires that we have suitable airplanes that will meet the new noise requirements commencing in 1985. The *Jetstars* will not be able to meet that requirement, so by 1985 it will be necessary to replace the *Jetstar* fleet.

The Chairman: Mr. McLeish, do you recall how much the department paid for the *Grumman II*?

Mr. McLeish: I believe it was in the order of \$6 million—somewhere in that price range.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McLeish.

I have one question for Mr. Sinclair and we will wind it up. As you know, Mr. Sinclair, the dredging channel of the Miramichi River has finally been approved and the contract

[*Traduction*]

M. Forrestall: Brièvement.

Le président: M. Forrestall sait que je suis toujours bref.

M. Forrestall: vous êtes un bon président.

Le président: J'ai quelques questions à poser à M. McLeish au sujet du *Challenger*. Je suis très heureux que le gouvernement achète un avion canadien. Si nous voulons faire la publicité et la promotion de cet avion, je crois qu'il est essentiel de montrer notre appui. Combien y a-t-il de places pour les voyageurs dans cet avion *Challenger* que le ministère des Transports va acheter?

M. McLeish: Je ne peux pas vous donner une réponse exacte pour l'instant, parce que nous avons remplacé comme acheteur un client européen qui avait établi les caractéristiques pour l'intérieur de l'avion. Je ne sais pas au juste combien de places sont normalement prévues. Je crois que le nombre varie entre huit et quatorze, selon le genre de siège, le confort, etc.

Le président: Quand se fera le prochain achat?

M. Forrestall: Très bien. Il y a peut-être d'autres ministres qui voudraient s'en servir.

M. McLeish: Nous sommes disposés à faire une recommandation au ministre en faveur de l'achat d'un deuxième avion au cours de l'année financière 1981-1982. Je suppose qu'il faudrait l'approbation du Conseil du Trésor.

Le président: Monsieur McLeish, il y a environ deux ou trois ans, le ministère a acheté un jet *Grumman*, je crois. C'était un jet d'occasion, qui devait faire de l'étalonnage en altitude, ou quelque chose du genre. Comment le *Challenger* se compare-t-il, du point de vue dimensions et capacité, à un avion comme celui-là?

M. McLeish: Le rayon d'action serait assez semblable. Le *Challenger* est la première version élargie d'un jet privé et offre beaucoup plus de facilités en ce qui concerne son aménagement intérieur. Je crois qu'il consomme moins de combustible que le *Gulfstream II*, qui a été conçu il y a plusieurs années. Nous espérons obtenir les crédits nécessaires, d'ici trois ou cinq ans, pour acheter suffisamment de *Challengers* pour remplacer la flotte actuelle du ministère, composée de *Jetstars* et, pour le travail d'étalonnage, du *Grumman II*. Je vous rappelle qu'une ordonnance nous oblige à avoir des avions qui se conforment aux nouvelles normes en matière de bruit, à partir de 1985. Ce ne sera pas possible d'adapter les *Jetstars* à cette exigence; donc, il faudra les remplacer d'ici à 1985.

Le président: Monsieur McLeish, vous souvenez-vous du prix payé par le ministère pour le *Grumman II*?

M. McLeish: Je crois qu'il coûtait environ 6 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur McLeish.

J'ai maintenant une dernière question pour M. Sinclair. Comme vous le savez, monsieur Sinclair, on a enfin approuvé le dragage du chenal de la rivière Miramichi, et le contrat a

[Text]

has been awarded. It is going to be done now in one year rather than the anticipated two years. There are some \$2 million in navigational aids to be installed. Does the department have the ability to purchase and install those aids in one year rather than two?

• 2150

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have the ability to purchase the raw materials required for the aids, but until the channel is completed and the surveys are done, the aids cannot be positioned, and therefore, we will not be able to have them in within the one year.

The Chairman: Okay, we will have to work on that. My final comment, before adjourning, is that I, too, have great difficulty in understanding why the Crown should pay sales tax to the Crown. I think that was a point well taken by a member of the committee, and it is something that, it seems to me, Treasury Board perhaps should look at with regard to some nonsensical bookkeeping that goes on within the departments. Yes, Mr. Sinclair?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we in the department do not disagree with your opinion or that of Mr. Forrestall at all; we made our submission to the Treasury Board who turned us down. So we have a rather extended bookkeeping procedure to satisfy the requirements of the law and the regulations as they stand.

The Chairman: It would be interesting to know how many man-years are used in that kind of nonsense. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I just wanted, Mr. Chairman, to join Mr. Benjamin, who I am sure is speaking for everybody, in expressing some appreciation to the officials of the department who not only tonight, but always in the past, have been most helpful, to express the regret, of course, at the same time that the parliamentary secretary is not nearly as brilliant as the minister, but to assure him that when we travel again, as I think we will, we will make sure when we come back to further supplementary estimates... And to say to Mr. McLeish, through you Mr. Chairman, that I am pleased the department has moved with the challengers, now bitten that bullet, and in fact is looking ahead to fleet replenishment over the years and within our somewhat meagre resources. I think it is very, very much worthwhile. Finally, after all the ballyhoo about getting that beautiful Miramichi dredged and cleaned and tidied up, the poor chairman has got to wait for another year to get all the pretty little navigational aids in place, and I feel for him.

The Chairman: I learn to have patience, Mr. Forrestall.

At 9.45 a.m., March 17, 1981, we shall commence consideration of the main estimates for 1981-82 with the Minister of Transport in attendance. The committee is adjourned until that time and date.

Thank you very much, Mr. Bockstael and officials of the department. We have had a very useful day.

[Translation]

été adjugé. Le travail sera fait dans un an plutôt que les deux ans prévus. Des balisages et des instruments de radionavigation d'une valeur de 2 millions de dollars seront installés. Le ministère peut-il en faire l'installation dans un an plutôt que dans deux?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous pouvons acheter ce qu'il faut pour l'installation de cet équipement, mais on ne peut pas l'installer avant la fin des travaux et des levés hydrographiques. Donc, il sera impossible de les installer avant un an.

Le président: Donc, il faudra faire du travail là-dessus. Comme dernière observation, avant l'ajournement, je dois dire qu'il m'est très difficile aussi de comprendre pourquoi la Couronne doit payer la taxe de vente à la Couronne. Je crois que ce point, soulevé par un de nos membres, est fort important et devrait faire l'objet d'une étude par le Conseil du Trésor. Ce sont des pratiques de comptabilité tout à fait absurdes. Oui, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous partageons votre opinion et celle de M. Forrestall; nous avons fait une demande au Conseil du Trésor, qui nous l'a refusée. C'est pour cette raison que nous avons des pratiques de comptabilité plutôt compliquées pour satisfaire aux exigences de la loi et des règlements en vigueur.

Le président: Il serait intéressant de savoir combien d'années-personnes sont consacrées à des futilités de ce genre. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais m'associer à M. Benjamin, monsieur le président, qui a exprimé sa reconnaissance envers les fonctionnaires du ministère pour leurs réponses très utiles. Il est regrettable que le secrétaire parlementaire ne soit pas aussi brillant que le ministre, mais lors de nos voyages futurs, il peut compter sur... Je suis heureux d'apprendre que le ministère a opté pour le *Challenger* et que notre flotte sera remplacée, dans les limites du budget, très insuffisant. Quant au dragage de la belle Miramichi, notre pauvre président devra attendre encore une année avant que tous les balisages soient mis en place, et je compatis à sa douleur.

Le président: J'ai appris à devenir patient, monsieur Forrestall.

Le 17 mars 1981, à 9 h 45, nous allons commencer notre étude du Budget principal pour 1981-1982, avec la comparution du ministre des Transports. La séance est levée jusqu'à cette date.

Merci beaucoup, monsieur Bockstael et mesdames et messieurs du ministère. Nous avons eu une séance très profitable.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 3:30 p.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration;
Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration.

At 8:00 p.m.:

From the Department of Transport:

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Trans-
portation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine
Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface
Transportation Administration.

A 3 h 30 de l'après-midi:

Du ministère des Transports:

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface;
M. Walter McLeish, administrateur, Administration cana-
dienne du transport aérien.

A 8 heures du soir:

Du ministère des Transports:

M. Walter McLeish, administrateur, Administration cana-
dienne du transport aérien;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration cana-
dienne du transport maritime;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration cana-
dienne du transport de surface.

CANADA. PARLIAMENT
1 2HOUSE OF COMMONS
3

Issue No. 24

Thursday, March 26, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le jeudi 26 mars 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*
4*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 1 and 5—Departmental
Administration Program
under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 1 et 5—Programme de
l'administration centrale
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Benjamin	Ellis
Bockstael	Fisher
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Forrestall
Deniger	Harquail
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McKenzie	Oberle
McKnight	Penner
McRae	Skelly
Murta	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, March 16, 1981:

Mr. Murta replaced Mr. Hargrave;
Mr. McDermid replaced Mr. Mayer;
Mr. Oberle replaced Mr. McDermid.

On Thursday, March 26, 1981:

Mr. McKenzie replaced Mr. Gass;
Mr. Harquail replaced Mr. Bujold.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 16 mars 1981:

M. Murta remplace M. Hargrave;
M. McDermid remplace M. Mayer;
M. Oberle remplace M. McDermid.

Le jeudi 26 mars 1981:

M. McKenzie remplace M. Gass;
M. Harquail remplace M. Bujold.

ORDER OF REFERENCE

Thursday, February 26, 1981

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1982, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 26 février 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, soient déferés au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 26, 1981
(38)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McKnight, Oberle, Skelly and Turner.

Other Member present: Mr. Baker (*Gander-Twillingate*).

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witness: Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport.

The Order of Reference dated Thursday, February 26, 1981, being read as follows:

ORDERED,—That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1982, be referred to the Standing Committee on Transport.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

In accordance with a motion of the Committee at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document entitled "Branch Line Rehabilitation Program", submitted by the Department of Transport, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-13"*).

The Minister answered questions.

By unanimous consent, the Chairman presented the SEVENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

1. That the following schedule of meetings be adopted:

MAIN ESTIMATES FOR THE FISCAL YEAR
ENDING MARCH 31, 1982.

THURSDAY, MARCH 26, 1981
at 3:30 p.m. and 8:00 p.m.

TUESDAY, MARCH 31, 1981
at 9:45 a.m. and if required
at 8:00 p.m.

Votes 1 and 5—Departmental Administration Program.

The Minister of Transport will be appearing on both the above dates.

WEDNESDAY, APRIL 1, 1981
at 3:30 p.m. and

THURSDAY, APRIL 2, 1981
at 9:45 a.m., 3:30 p.m.
and 8:00 p.m.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 26 MARS 1981
(38)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Forrestall, Harquail, Mazankowski, McKnight, Oberle, Skelly et Turner.

Autre député présent: M. Baker (*Gander-Twillingate*).

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoin: M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 26 février 1981:

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 et 110, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, soient déferés au Comité permanent des transports.

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise qu'un document intitulé «Programme de réhabilitation des lignes secondaires», soumis par le ministère des Transports, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TRPT-13»*).

Le ministre répond aux questions.

Du consentement unanime, le président présente le SEPTIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure:

1. Que le calendrier suivant des séances soit adopté:

BUDGET PRINCIPAL POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE SE TERMINANT LE 31 MARS 1982.

LE JEUDI 26 MARS 1981
à 15 h 30 et 20 heures

LE MARDI 31 MARS 1981
à 9 h 45 et, s'il y a lieu, à 20 heures

Crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale.

Le ministre des Transports comparaitra aux deux dates susmentionnées.

LE MERCREDI 1 AVRIL 1981
à 15 h 30 et

LE JEUDI 2 AVRIL 1981
à 9 h 45, 15 h 30 et 20 heures

Votes 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 and L45—Marine Transportation Program.

TUESDAY, APRIL 7 1981

at 9:45 a.m., 3:30 p.m.
and 8:00 p.m.

Votes 50, 55, 60—Air Transportation Program.

WEDNESDAY, APRIL 8, 1981

at 3:30 p.m. and

THURSDAY, APRIL 9, 1981

at 9:45 a.m., 3:30 p.m.
and 8:00 p.m.

Votes 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 and L100—Surface Transportation Program.

2. That the Draft Report to the House on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979 be presented to the Main Committee for consideration at a future date.

On motion of Mr. Forrestall, the SEVENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

It was agreed,—That an *In Camera* meeting with Interpretation be scheduled on Thursday, April 2, 1981 at 12:00 noon to consider the Draft Report to the House on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979.

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witness answered questions.

And questioning continuing.

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(39)

The Standing Committee on Transport met at 8:14 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail, Mazankowski, McKenzie, McKnight, Skelly and Turner.

Other Members present: Mr. Baker (*Gander-Twillingate*), Miss Campbell (*South West Nova*), Messrs. Mayer and McLean.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; and Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24.*)

Crédits 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45—Programme des transports par eau.

LE MARDI 7 AVRIL 1981

à 9 h 45, 15 h 30 et 20 heures

Crédits 50, 55 et 60—Programme des transports aériens.

LE MERCREDI 8 AVRIL 1981

à 15 h 30 et

LE JEUDI 9 AVRIL 1981

à 9 h 45, 15 h 30 et 20 heures

Crédits 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95 et L100—Programme des transports de surface.

2. Que le projet de rapport à la Chambre sur le rapport annuel de 1979 des Chemins de fer Nationaux soit présenté au Comité principal pour étude à une date ultérieure.

Sur motion de M. Forrestall, le SEPTIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Il est convenu,—Qu'une séance à huis clos avec interprétation soit prévue pour le jeudi 2 avril 1981, à 12 heures, pour étudier le projet de rapport à la Chambre portant sur le rapport annuel pour 1979 des Chemins de fer nationaux.

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

L'interrogation se poursuit.

A 17 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(39)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 14 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail, Mazankowski, McKenzie, McKnight, Skelly et Turner.

Autres députés présents: M. Baker (*Gander-Twillingate*), M^{lle} Campbell (*South West Nova*), MM. Mayer et McLean.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien; et M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24.*)

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:10 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:45 o'clock a.m., Tuesday, March 31, 1981.

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale, sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 31 mars 1981, à 9 h 45.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 26, 1981

• 0939

[Texte]

The Chairman: Order, please. Gentlemen, our committee can hear evidence without a quorum being present provided there are representatives from both the government party and the Official Opposition party. That is by resolution of this committee.

• 1540

Our order of reference dated Thursday, February 26, 1981 reads as follows:

That Transport Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 and 110 for the fiscal year ending March 31, 1982 be referred to the Standing Committee on Transport.

Mr. Ellis: That is in our report.

The Chairman: I think it is redundant too, Mr. Ellis, but according to the rules I have to do it.

We have before us today Votes 1 and 5, Departmental Administration Program, main estimates for 1981-82. The proper procedure is to consider the vote 5 one at a time; for example, to call Vote 1 and, after completion of questioning on this particular vote, to call the next one. However, if the committee wishes to consider Votes 1 and 5 together, I must have the consent of the committee. It was suggested by the steering committee that it would probably be more efficient to deal with the votes together, and if it is agreed by the committee, we will deal with both.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

I want to bring to the attention of members of the committee that copies of the document entitled "Branch Line Rehabilitation Program" were sent to the members of the committee on March 16, 1981. At our first meeting, it was the wish of the members to append this information. However, at that time we did not have the document. Is it agreed then that we print this document as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

It is now my pleasure to welcome to the committee the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, who is here today to answer the questions of members with regard to Votes 1 and 5. I might point out that he has with him his deputy minister, Mr. Kroeger, as well as the administrators of the three administrations: Mr. McLeish, Air; Mr. Giroux, Surface; Mr. Sinclair, Marine. Welcome, gentlemen.

I am ready to proceed with the examination of the estimates and I will now call Votes 1 and 5.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 26 mars 1981

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, notre comité peut entendre des témoignages sans quorum, pourvu que le parti de la majorité et celui de l'Opposition officielle soient représentés. Il s'agit là d'une résolution du comité.

Notre ordre de renvoi, du jeudi 26 février 1981, se lit comme suit:

Que le Comité permanent des transports soit saisi des crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, L100, 105 et 110 du budget du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982.

M. Ellis: C'est déjà dans notre rapport.

Le président: Je sais, monsieur Ellis, mais les règles m'obligent quand même à le lire.

Nous étudions aujourd'hui les crédits 1 et 5 du programme de l'administration centrale. Normalement, on étudie un crédit à la fois et, cela terminé, nous passons au suivant. Cependant, si le Comité désire étudier les crédits 1 et 5 en même temps, je dois avoir son consentement. Le Comité directeur pensait qu'il vaudrait mieux étudier les deux crédits ensemble et, si vous êtes d'accord, c'est ce que nous ferons.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

J'aimerais vous signaler que des exemplaires du document intitulé «Programme de remise en état des embranchements» ont été envoyés aux membres du Comité le 16 mars 1981. Lors de notre première réunion, les députés avaient formulé le désir d'annexer ce document mais, à ce moment-là, nous ne l'avions pas encore. Acceptez-vous donc d'annexer ce document au compte rendu de notre réunion d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

J'ai maintenant l'honneur de souhaiter la bienvenue au ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, qui est ici aujourd'hui pour répondre aux questions que vous voudrez bien lui poser en ce qui concerne les crédits 1 et 5. Je vous signale qu'il est accompagné de son sous-ministre, M. Kroeger, ainsi que des responsables des trois administrations: M. McLeish, administration aérienne, M. Giroux, transport de surface, et M. Sinclair, transport par eau. Je vous souhaite la bienvenue, messieurs.

Nous sommes maintenant prêts à examiner les prévisions budgétaires de ce ministère et je mets en délibération les crédits 1 et 5.

[Text]

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$69,786,400

Vote 5—Departmental Administration—Capital expendi-
tures—\$5,643,000

The Chairman: We will start today with Mr. Oberle.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I thought the minister was going to make an opening statement of some kind.

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): I am ambivalent on the subject. I can do without it. Just to tell you what is in there in case you want to question me on the subject, I had thought of doing a bit of an analysis of the situation of safety in transportation at this time. I would have started by giving the basic statistics and then I would have given you the status of Bill C-18, the status of the Grange and the status of Dubin. So if one of you wants to throw his questioning in that direction, I would gladly pick it.

The second part was on the transportation of disabled people. Because it is the year of the disabled, I thought it might be interesting for me to say something on what is being done in the Department of Transport on this subject.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, further to the point of order that I raised, I thought we had agreed in the steering committee that the minister would make a general statement on current policy and general spending of the department, and we would limit ourselves in the first round of questions to general things, not specific items; that it would not be fair to ask the minister a question about a bridge over Gopher Gulch but more general things. Is that not to occur or what?

The Chairman: Mr. Benjamin, the committee had no choice but to decide that the questions would be of a general nature because basically it is on general topics, votes 1 and 5. But the steering committee had no power and, indeed, made no decision as to whether or not the minister would make a statement. The steering committee made the suggestion that in fact the questioning would be general, yes; but to my recollection there was no significant discussion, and certainly no decision, on whether or not the minister would make a statement.

• 1545

Mr. Pepin: The difficulty the minister is in is that if he makes one and he sees people yawn, that is not particularly interesting. I can understand, having been a member of a committee, that you have your questions and you want to go straight to them. That is why I come here a bit uncertain of my ground. I was looking for advice, and if you want to . . .

The Chairman: Mr. Ellis want to speak on it.

Mr. Ellis: On a second point of order, Mr. Chairman, if the minister does not make a statement, then there is a fair bit of time usually lost while he says those things that are in his statement in answer to our questions, and it cuts down on our time. I would think it would be far better to have a brief statement, and then we can at least take some of those things as being answered and not have the same rhetoric twice.

[Translation]

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—dépenses de fon-
ctionnement . . . \$69,786,400.

Crédit 5—Programme de l'administration centrale—
dépenses en capital—\$5,643,000.

Le président: Nous allons commencer aujourd'hui avec M. Oberle.

M. Benjamin: Monsieur le président, je croyais que le ministre allait faire une déclaration préliminaire.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Peu importe, je peux m'en dispenser. Je voulais simplement vous parler un peu de la question de la sécurité dans les transports, mais j'en ferai une analyse au moment où nous aborderons ce sujet. J'aurais pu commencer par vous donner des statistiques de base et ensuite je vous aurais dit ce qu'il en est du Bill C-18, du rapport Grange et du rapport Dubin. Donc, si vous voulez aborder ces sujets-là, je serais ravi de vous répondre.

La seconde partie concernait le transport des personnes handicapées. Étant donné que c'est l'année des handicapés, je pensais qu'il était approprié que je vous parle de ce que fait le ministère des Transports dans ce domaine.

M. Benjamin: Monsieur le président, en ce qui concerne le règlement que j'ai invoqué, je pensais que nous étions convenus, en Comité directeur, de demander au ministre de faire une déclaration générale sur la politique actuelle et sur les dépenses globales du ministère. Au cours du premier tour, nous nous limiterions à des questions générales, car il ne serait pas juste d'interroger le ministre au sujet d'un pont à Gopher Gulch. N'était-ce pas là ce qui avait été convenu?

Le président: Monsieur Benjamin, le Comité était bien obligé de décider que les questions seraient de nature générale étant donné que les crédits 1 et 5 qui nous sont soumis sont, eux, de nature générale. Toutefois, le Comité directeur n'a pas le pouvoir, et il n'a d'ailleurs pas cherché à l'exercer, d'obliger le ministre à faire une déclaration. Certes, il a proposé que les questions soient générales, mais, si je me souviens bien, il n'a pas été question d'obliger le ministre à faire une déclaration.

M. Pepin: Le problème qui se pose à un ministre lorsqu'il fait une déclaration, c'est que s'il voit des gens bailler, cela lui prouve qu'il n'est pas particulièrement intéressant. J'ai déjà fait partie d'un comité et je sais que vous préférez aborder directement les questions qui vous intéressent. C'est pour cela que je ne savais pas trop comment m'y prendre.

Le président: M. Ellis a quelque chose à dire à ce sujet.

M. Ellis: J'invoque moi aussi le règlement, monsieur le président. Si le ministre ne fait pas de déclaration, ses réponses à nos questions empiéteront davantage sur notre temps puisqu'il sera obligé de nous donner des précisions qu'il ne nous aura pas données dans sa déclaration. Cela va donc réduire notre temps de parole. Il vaudrait bien mieux qu'il fasse une brève déclaration, afin que nous puissions au moins reprendre

[Texte]

The Chairman: Mr. Forrestall, on the same point.

Mr. Forrestall: The point, as I understand it, Mr. Chairman, was the general understanding of the steering committee, which was, as Mr. Benjamin has said, that we would attempt while the minister was with us to deal with the broad national policy questions. Then at later stages we would deal with the details of various policy statements, with the marine administrator, the surface and the air.

The minister is obviously prepared to make a general statement and I would first welcome that statement. But in the same breath I would ask whether he has it prepared for distribution. If it is not prepared for distribution, then with all due deference to Mr. Ellis, my colleague, I would think it would be difficult for us to follow the minister's latest interpretation of government policy and how he in fact intends to implement it. So with that comment, if the minister's remarks are not in . . .

Mr. Pepin: They are not.

Mr. Forrestall: . . . a form for distribution, then he has given us, Mr. Chairman, some indication of the areas he would have dealt with, hypothetically. So I am prepared to go on, again, without attempting to bind the members of the committee but also to stay as closely as we can within the usefulness of discussing with the minister broad policy matters rather than details of the implementation of that policy as it may affect certain projects or areas in Canada.

The Chairman: Having heard that, the minister has indicated he does not have a prepared text to be circulated to members. The minister said when he was asked whether he wanted to give a statement or not that he was ambivalent, and I am in somewhat of an ambivalent position now to know whether or not the committee wishes to have the opening statement or not because . . .

Mr. Ellis: Go to questions.

The Chairman: Go to question. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Oberle, please.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, Mr. Minister, your colleague, the honourable Marc Lalonde, tabled in the house last Friday a number of documents with respect to the northeast coal deal in British Columbia. These documents include certain specific matters that will commit the National railway and the harbours boards to some very significant expenditure. It is quite obvious from the content of some of these statements that there will be significant subsidies paid to the proponent of the project and to the customers in order to facilitate the delivery to foreign markets of northeast coal.

• 1550

To put the matter in context I would like to refer you briefly to two documents: one which is a report that was produced for the railway, for the CNR, and which you received in June of

[Traduction]

certaines de ses remarques, plutôt que d'entendre la même rhétorique deux fois.

Le président: Monsieur Forrestall, vous voulez invoquer le même règlement.

M. Forrestall: Si je me souviens bien, monsieur le président, il avait été convenu au comité directeur que nous essayerions, pendant que le ministre était avec nous, de discuter de questions de politique nationale. Par la suite, nous pourrions étudier les détails de certaines déclarations avec l'administrateur des transports par eau, avec celui des transports de surface et avec celui des transports aériens.

Le ministre est certainement prêt à faire une déclaration générale et je serais heureux qu'il la fasse. Dans la même foulée, j'aimerais lui demander si sa déclaration peut nous être distribuée, faute de quoi il nous sera difficile de comprendre la dernière interprétation que le ministre donne à la politique du gouvernement et à son application. Cela dit, si les remarques du ministre ne sont pas . . .

M. Pepin: Non, elles ne le sont pas.

M. Forrestall: . . . prêtes à être distribuées, cela est fort dommage car nous aurions pu ainsi avoir une idée des sujets qu'il était prêt à aborder éventuellement. Cela dit, j'espère que notre discussion avec le ministre sera aussi fructueuse que possible et que nous aborderons des questions de politique générale, plutôt que les détails de l'application de cette politique.

Le président: Le ministre me fait dire qu'il n'a pas de texte à distribuer aux députés. Quand on lui a demandé s'il allait faire une déclaration ou pas, le ministre a répondu que peu lui importait. Si le comité voulait qu'il la fasse . . .

M. Ellis: Passons aux questions.

Le président: Bien. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Oberle

M. Oberle: Monsieur le président, votre collègue, M. Marc Lalonde, a déposé en Chambre vendredi dernier un certain nombre de documents relatifs à la transaction conclue pour l'exploitation du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique. Certaines dispositions de ces documents engagent les sociétés de chemins de fer et les commissions portuaires dans des dépenses considérables. Il y est aussi indiqué très clairement que des subventions importantes seront accordées à l'auteur du projet et aux clients afin de faciliter la livraison du charbon du nord-est sur les marchés étrangers.

Pour replacer cette question dans son contexte, j'aimerais parler brièvement de deux documents; le premier est un rapport produit pour le CN, que vous avez reçu en juin de l'année

[Text]

last year. This report told the management of the railway what would be required in terms of infrastructure and what a freight rate should be for northeast coal in order to pay for shipping and to recover some of the infrastructure costs. Without going into detail, the railway was advised that it would take between \$20 and \$25 to ship the coal from northeastern British Columbia to Tidewater. Then there is a statement which was made by the Leader of the Government in the Senate on August 6, 1980, which was in response to a request by the province of British Columbia for a further subsidy of \$3 to \$5 a ton freight rate. First of all, what was the subsidy already negotiated because the statement implies that there was a subsidy already negotiated and thus a further subsidy was required? But I will quote briefly from the statement of August 6:

We recognized that federal financial assistance to facilitate the development of northeast coal was a sound investment for Canadians as long as our contribution reflected a responsible and reasonable level of potentially recoverable costs on the project. The current proposal from British Columbia, however, provides no indication that either government could directly recover its investment.

Now at that point both governments looked at a figure per ton of \$75. This is what Japan was prepared to pay for coal. The companies had told the two governments that they needed between \$84 and \$86 a ton. So there was a need for at least a \$10 subsidy. It was further said in the statement that:

Development of the northeast British Columbia coal resource would of course be of great advantage to the buyers since it would diversify their sources and provide security of supply.

It also showed the government of British Columbia's willingness:

to use excess amounts of public sector money to put together a coal deal for northeast producers, which could work to the ultimate detriment of all Canadian coal interests. "At the negotiating table it takes pressure off potential buyers to pay a higher price. Moreover, we would not want to be in a situation where southeast and northeast producers were being played off against each other, or worse, Canadian interests being played off against other international competitors".

My first question, Mr. Minister is this. What factors have changed between August 6, 1980, where you rejected any further subsidies to the provincial government, and today? The price that was eventually negotiated and entered into with the Japanese was \$75. There is a \$10 subsidy and I would like to know just how much of that \$10 subsidy will be absorbed by the federal taxpayers.

Mr. Pepin: First of all, let us make something very clear. The leadership in this contract with the Japanese was exer-

[Translation]

dernière. Ce rapport indique à la direction de cette société quelles infrastructures seront nécessaires au transport du charbon du nord-est et quels tarifs de transport des marchandises devront être imposés pour récupérer une partie des dépenses d'infrastructure. Sans entrer dans les détails, la société de chemins de fer a estimé que le transport du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique à Tidewater coûterait de 20 à 25 dollars. Il y a ensuite une déclaration faite par le leader du gouvernement au Sénat, le 6 août 1980; en réponse à une demande de la Colombie-Britannique pour une subvention supplémentaire de 3 à 5 dollars la tonne transportée. Toute d'accord, quelle subvention avait déjà été négociée puisque, selon la déclaration, il en fallait une supplémentaire? Permettez-moi de vous citer brièvement cette déclaration du 6 août:

Nous reconnaissons que l'aide financière fédérale destinée à faciliter l'exploitation du charbon du nord-est était un bon investissement pour les Canadiens, du moment que notre contribution correspondait à un taux raisonnable de récupération potentielle des dépenses engagées dans le projet. Cependant, la proposition actuelle de la Colombie-Britannique n'indique pas que l'un des deux gouvernements pourra récupérer directement une partie de ces investissements.

A cette époque, les deux paliers de gouvernement envisageaient 75 dollars la tonne. C'est ce que le Japon était prêt à payer pour le charbon. Les sociétés avaient dit aux deux gouvernements qu'il fallait entre 84 et 86 dollars la tonne, d'où la nécessité d'avoir une subvention d'au moins 10 dollars. Ce discours indiquait également:

L'exploitation du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique représentera bien sûr un grand avantage pour les acheteurs étant donné que cela leur permettra de diversifier et, donc, de mieux garantir leurs sources d'approvisionnement.

On indiquait également la bonne volonté du gouvernement de la Colombie-Britannique:

d'investir des montants excessifs de deniers publics dans un projet d'exploitation du charbon du nord-est, ce qui ne pourrait finalement que nuire à tous les intérêts des Canadiens. A la table de négociations, il faut faire des pressions sur les acheteurs éventuels pour leur faire payer un prix plus élevé. De plus, nous ne voudrions pas que les producteurs du sud-est et du nord-est soient dressés les uns contre les autres ou, pire encore que les intérêts canadiens soient bradés en faveur de concurrents internationaux.

Ma première question, monsieur le ministre, est la suivante: quels facteurs ont changé depuis le 6 août dernier, date à laquelle vous refusiez toute subvention supplémentaire au gouvernement provincial? Le prix qui a finalement été négocié avec les Japonais était de 75 dollars. Il y a une subvention de 10 dollars et j'aimerais donc savoir quelle partie de ces 10 dollars est absorbée par les contribuables fédéraux.

M. Pepin: Permettez-moi tout d'abord de tirer certaines choses au clair. L'initiative de ce contrat avec les Japonais a

[Texte]

cised by the government of B.C. not by the federal government. That has to be made very clear. Second, we were in the business of helping out, not in the leadership role. Consequently, when you want to assess the federal commitment, and I will not pass judgment on the provincial one—you ask some of your friends to question it, you have to refer to Mr. Olson's telex of February 9, 1981, in which he states what were the commitments made by the federal government. To review it very rapidly, there are three of them. The first one has to do with CNR.

And here The federal government will provide, with approved provision of . . .

. . . which should have been more clearly said . . .

. . . an estimated \$72 million for upgrading of the CN main rail line to bring the coal to port.

• 1555

Provision of CN share of the necessary train sets and this made it \$85 million; an estimated \$50 million for the improvement of CN plant capacity.

So this is \$207 million if I can add:

. . . provided by CNR on a cost recovery basis.

That is clear. Right?

Mr. Oberle: Yes, if you could stop there.

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: That is the crucial question: Is that clear? How do you plan to recover that \$207 million? You have now negotiated a freight rate that is at least \$1.75 less than the minimum that the CNR told you would be required to ship the coal, and it is a maximum of \$7 less than what the recommended freight rate was.

Mr. Pepin: CNR negotiated all through and the final price they gave I cannot give you, obviously . . .

Mr. Oberle: I can, it is . . .

Mr. Pepin: . . . oh, so you know it? So much the better for you. What CN does in these instances is to negotiate a contract that is sufficiently attractive for them to justify the expenditures they make. So, anyway, that is the first part.

The second part becomes a bit more tricky, more difficult, and I will read it:

The federal government guarantees an indexed through-put charge to a maximum of \$3 per ton until April, 1989, for coal at Ridley Island.

So that is a guaranteed through-put charge of \$3.

The second paragraph of the same section 3 of Mr. Olson's telex says:

The index on that through-put rate would be 80 per cent of the Consumer Price Index commencing from May 1, 1980 to April, 1989.

You see, there is an index in here which is pretty costly . . .

Mr. Oberle: To the rate of inflation.

Mr. Pepin: . . . to the rate of inflation.

[Traduction]

été prise par le gouvernement de la Colombie-Britannique et non pas par le gouvernement fédéral. Cela doit être bien clair. Deuxièmement, notre rôle consistait à aider ceux qui en avaient besoin et non pas à prendre l'initiative. En conséquence, lorsque vous voulez évaluer l'engagement du fédéral, et je réserverai mon jugement sur celui de la province, vous n'avez qu'à demander à vos amis de vous en parler, vous devez vous reporter au télex de M. Olson du 9 février 1981, où il indique quels engagements ont été pris par le gouvernement fédéral dans ce domaine. Pour les résumer brièvement, ils sont au nombre de trois. Le premier concerne le CN.

Le gouvernement fédéral fournira, avec . . .

Ils auraient pu le dire plus clairement.

. . . un montant prévu de 72 millions de dollars pour la rénovation de la ligne du CN qui servira à transporter le pétrole jusqu'au port.

Le CN fournira les wagons nécessaire, soit \$85 millions; un montant de \$50 millions est prévu pour l'amélioration des installations du CN.

Au total, cela représente un engagement de \$207 millions.

. . . «fournir par le CN, qui s'efforcera de les récupérer.»

C'est bien clair?

M. Oberle: Pourriez-vous vous arrêter un instant.

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: Voilà justement la question fondamentale: est-ce bien clair? Avez-vous l'intention de récupérer ces \$207 millions? Vous avez négocié un tarif de transport des marchandises qui est inférieur d'au moins \$1.75 au minimum que le CN vous avait indiqué pour transporter le charbon; par ailleurs, ce tarif est inférieur de \$7 à celui qui avait été recommandé.

M. Pepin: Le CN a négocié jusqu'au bout, mais je ne peux naturellement pas vous indiquer le prix final . . .

M. Oberle: Moi je le peux, c'est . . .

M. Pepin: . . . oh, vous le connaissez? Tant mieux pour vous. Dans ces cas-là, le CN essaie de négocier un contrat suffisamment intéressant pour justifier les investissements de la société. Voilà pour la première partie.

La seconde est beaucoup plus compliquée et je vais la lire:

Le gouvernement fédéral garantit une subvention indexée pour le transport, jusqu'à concurrence de \$3. la tonne jusqu'en avril 1989, pour le charbon de l'Île Ridley.

Il y a donc une subvention garantie de \$3.

Le deuxième paragraphe du même article 3 du télex de M. Olson stipule que:

L'indice de cette subvention de transport équivaudra à 80 p. 100 de l'indice des prix à la consommation à partir du premier mai 1980 jusqu'en avril 1989.

L'indice prévu ici va donc être assez coûteux.

M. Oberle: Il s'agit de l'indexation au taux d'inflation.

M. Pepin: Oui.

[Text]

And the third portion of that second part says:

Commencing on April 1, 1989, the National Harbours Board will be expected to operate the coal terminal facility in a commercial manner.

So there is a period up to 1989, when the National Harbours Board guarantees the through-put charge of \$3, indexed at 80 per cent. Okay?

And then I continue to quote:

As well, the National Harbours Board will be instructed to begin recovery at that time of any public moneys incurred to maintain the \$3 per ton through-put charge with the annual escalator of 80 per cent of the Consumer Price Index including associated interest from April 1, 1989.

So during the period 1983 or 1984 depending on the start, to 1989, there is a potential degree of subsidization, depending on what the \$3 assessment is worth. Some people say it is good; some people say it is too low; and presumably others will say it is too high. But nevertheless, there is a situation there which can incur a temporary subsidization. After 1989, that subsidy is picked up by an addition of an extra charge to the commercial rate then existing and, just to finish so that the record will be clear, then in the third part . . .

Mr. Oberle: You have to go to a third part but could I interject there.

Mr. Pepin: Yes, please.

Mr. Oberle: You have so far told us that the CN investment of \$207 million will be recovered through the freight rate that is being negotiated of \$18.75, \$3.00 of which is a surcharge which is to pay for a line that has been put in place by the Province of British Columbia, the so-called Anzac line. Is that right sir?

Mr. Pepin: You are asking me if the \$3 is part of the CN contract? of the CN freight rate?

Mr. Oberle: The freight rate that the CN will charge includes a \$2.75 surcharge in one case, which has been added to the freight rate to recover the capital costs associated with the construction of the Anzac line, which is a BCR line.

Mr. Pepin: I have that impression, but I will check and give you an answer.

Mr. Oberle: That may be too specific . . .

Mr. Pepin: Yes.

• 1600

Mr. Oberle: . . . but you are now telling me that the \$15.86 rate that the CNR is charging will pay for the amortization of the investment, the train sets and the upgrading of the railway, plus the costs associated with shipping—that is number one. Secondly, you are now saying that there is a subsidy . . .

Mr. Pepin: A potential subsidy . . .

Mr. Oberle: Have you been advised what the real through-put costs are of the Ridley Island . . .

[Translation]

La troisième disposition de cette seconde stipule que:

A partir du 1^{er} avril 1989, le Conseil des ports nationaux devra assurer l'exploitation du charbon de façon commerciale.

Jusqu'en 1989, date à laquelle le Conseil des ports nationaux versera la subvention de transport de \$3, celle-ci est indexé à 80 p. 100.

Je continue:

De même, le Conseil des ports nationaux devra alors commencer à récupérer les deniers publics qui auront servi au versement de cette subvention de \$3, la tonne, indexée à 80 p. 100 de l'indice des prix à la consommation, y compris les intérêts courus à partir du 1^{er} avril 1989.

Donc, entre 1983 et 1989, il y aura un certain pourcentage de subventions, selon la part que représenteront les \$3. Certains estiment que cette subvention est suffisante, d'autres qu'elle ne l'est pas je suppose que certains diront qu'elle est trop élevée. Néanmoins, il y aura donc une période de subventions. Après 1989, cette subvention sera absorbée par une augmentation des tarifs commerciaux alors en vigueur; dans la troisième partie . . .

M. Oberle: Avant que vous n'abordiez la troisième partie, j'aimerais dire quelques mots.

M. Pepin: Je vous en prie.

M. Oberle: Jusqu'à présent, vous nous avez dit que l'investissement de \$207 millions du CN sera récupéré par le tarif de transport des marchandises qui a été négocié à \$18.75, dont \$3, constitue un supplément qui sera payé pour l'installation d'une ligne de chemin de fer par la province de la Colombie-Britannique; il s'agit de la ligne Anzac. C'est bien cela?

M. Pepin: Vous voulez savoir si ces \$3, font partie du contrat du CN ou des tarifs du transport de marchandise du CN?

M. Oberle: Le tarif de transport des marchandises du CN comprendra un supplément de \$2.75, lequel servira à récupérer les dépenses engagées pour la construction de la ligne Anzac, qui est une ligne BCR.

M. Pepin: Je crois, mais je n'en suis pas sûr. Je vais vérifier.

M. Oberle: C'est peut-être une question trop précise . . .

M. Pepin: En effet.

M. Oberle: . . . mais vous me dites d'une part que le montant de \$15.86 que touche le CNR couvrira l'amortissement de l'investissement, le prix des trains et les frais d'amélioration des chemins de fer, ainsi que les dépenses reliées à l'expédition et, d'autre part qu'il y a une subvention . . .

M. Pepin: La possibilité d'une subvention . . .

M. Oberle: Vous a-t-on dit quels étaient les coûts réels des travaux entrepris à Ridley Island?

[Texte]

Mr. Pepin: I am advised that, according to the estimates of the National Harbour Board of Canada, \$3 should be sufficient. Of course, the \$3 itself will not be \$3 by the time we start because it will escalate also.

Mr. Oberle: Does the minister know, Mr. Chairman, what the throughput charges at Roberts Bank are, in Vancouver?

Mr. Pepin: Yes, I know that. It was meant to be competitive and it was meant to be a charge that would attract an operator, and the calculations of the National Harbours Board are that it was. But these are very, very difficult items to predict, as you well know, and the National Harbours Board sticks its neck out by defending the idea that the \$3 would be sufficient.

Mr. Oberle: But, you do not know?

Mr. Pepin: Well, who knows? Every day, I signed contracts on behalf of the Department of Transport where it said that the anticipated price was \$2.7 and the contract was \$2.5 or \$2.3, and other times it said that the anticipated price was \$2.7 and the contract was \$3.1 or \$3.2; so there is a margin of error.

Mr. Oberle: But you have said that potentially the National Harbours Board will subsidize coal shipment to Japan . . .

Mr. Pepin: I said that very specifically—temporarily. Because the system, as you see, anticipates a pick-up of that temporary subsidization past the year 1989—okay?

Mr. Oberle: All right.

Mr. Pepin: Just to be complete for people who might read us, your mother and mine.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Pepin: The third part is the provision by the National Harbours Board on behalf of the Canadian government of "offside services related to both the grain and coal terminal at Ridley Island." That, which is estimated at about \$10 million, I understand, plus an item which is estimated at \$4 million in the first page of Mr. Olson's telex: "... for an access road to Ridley Island on a fifty-fifty shared-cost basis at an estimated federal share of \$4 million" means that there is a \$14 million support given to the program, which, as you may remember, was done at the time of the grain deal with the Prince Rupert consortium.

Mr. Oberle: That will serve both grain and coal. And from what source will . . .

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Oberle: And from what source will that money come?

Mr. Pepin: That will be a grant on the part of the Canadian government.

Mr. Oberle: That will come from general revenue and will be a direct grant to the railway and the National Harbours Board . . .

[Traduction]

M. Pepin: On m'a dit que, conformément aux prévisions établies par la Commission des ports nationaux du Canada, \$3 devraient suffire. Bien sûr, les \$3 que nous fixons aujourd'hui ne vaudront plus \$3 lorsque commenceront les travaux. Il ne faut pas oublier le facteur inflation.

M. Oberle: Le ministre sait-il quels seront les frais à Roberts Bank, à Vancouver?

M. Pepin: Oui. On voulait encourager la concurrence et attirer des opérateurs. Le Conseil des ports nationaux a pensé que ces tarifs étaient intéressants. Il est néanmoins extrêmement difficile de prévoir ce genre de chose, comme vous le savez, et le Conseil des ports nationaux a pris des risques en défendant l'idée selon laquelle \$3 seraient suffisants.

M. Oberle: Vous ne le savez donc pas?

M. Pepin: Qui pourrait le savoir? Chaque jour, je signe des contrats pour le compte du ministère des Transports pour lesquels le prix prévu était de \$2.7, tandis que l'on paie \$2.5 ou \$2.3, et, à d'autres occasions, le prix prévu était de \$2.7 et le contrat exige un versement de \$3.1 ou de \$3.2; il y a une marge d'erreur à prévoir.

M. Oberle: Mais vous avez dit qu'en principe le Conseil des ports nationaux subventionnerait l'expédition du charbon au Japon . . .

M. Pepin: J'ai dit que cela serait temporaire. Voyez-vous, le système prévoit l'absorption de cette subvention temporaire au-delà de 1989. Me suivez-vous?

M. Oberle: Oui.

M. Pepin: J'aimerais que tout cela soit clair dans le procès-verbal.

M. Oberle: Oui.

M. Pepin: La troisième partie correspond à la disposition prise par le Conseil des ports nationaux, pour le compte du gouvernement canadien, au sujet des services connexes reliés au terminal de grains et de charbon de Ridley Island. Cela, évalué, je pense, à environ 10 millions de dollars, ajouté à un article évalué à 4 millions de dollars, dont M. Olson parle sur la première page de son télex «pour une route d'accès à Ridley Island, construite selon une formule de partage égal des coûts, la part du gouvernement fédéral s'évaluant à 4 millions de dollars», signifie que l'appui donné au programme se chiffre à 14 millions de dollars. Vous vous souviendrez qu'on a convenu de cela lors de la signature de l'accord sur le grain avec le consortium de Prince Rupert.

M. Oberle: Cela servira et pour le grain et pour le charbon. Et d'où proviendra . . .

M. Pepin: Oui.

M. Oberle: Et d'où proviendra l'argent?

M. Pepin: Il s'agira d'une subvention du gouvernement canadien.

M. Oberle: Cet argent proviendra des recettes générales et se présentera sous forme de subventions directes aux chemins de fer et au Conseil des ports nationaux . . .

[Text]

Mr. Pepin: That will be to the National Harbours Board for the cost of the offside services it will have built.

Mr. Oberle: Now, what obligation has the government or the railway entered into with respect to the Ansac route or the rail to link the coalfields with the CNR? As you know, and Mr. Bandeen testified before the committee that, at one point a proposal was made by the railway that the CNR build that link, but the British Columbia government rejected the proposal because they felt that it would result in freight rates which would be too exorbitant. Can the minister tell us, Mr. Chairman, what obligation the federal government or the railway now has to the Province of British Columbia or the BCR with respect to the infrastructure costs associated with the Ansac line?

Mr. Pepin: The telex sent by Mr. Olson is meant to be exhaustive of the federal commitment in this matter. So, if it is not there, it is because no other commitment exists.

Mr. Oberle: Well, no. You have said that the railway is collecting for the BCR, for the Ansac line, a surcharge, which is reflected in the freight rate. That is all in these documents...

Mr. Pepin: We are not involved in that, as a federal government, at all.

Mr. Oberle: Well, without being too specific, it is part of policy, and I would like to know where that money will come from as well. You are obligated to help British Columbia build this Anzac route.

Mr. Pepin: Not at all. Where did you pick up that idea?

Mr. Oberle: It is all in these documents. You are adding a surcharge of \$2.75 in one case and \$1.74 in another to the freight rate that the CNR is charging for its part of the bargain.

Mr. Pepin: Mr. Olson, who conducted this thing, when asked what is the "federal government commitment to North-east British Columbia Coal", is, through the communiqué that I have been quoting from...

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: I realize that Mr. Olson says all kinds of things. He said on August 6, 1980 what I have already read into the record.

Mr. Pepin: I do not have what you...

Mr. Oberle: Well, it was tabled in the House, Mr. Minister, last Friday.

Mr. Pepin: But if anything was done by way of adjusting the freight rate to the requirements of the commerciality of the operation, it would have been done by the CN in the context of maintaining a viable...

Mr. Oberle: Mr. Chairman, it is terribly unfortunate that here we have a major undertaking by the two governments, which requires major capital expenditures—it is said to involve

[Translation]

M. Pepin: Cette subvention sera mise à la disposition du Conseil des ports nationaux et visera le paiement des frais de construction des services connexes.

M. Oberle: Quels engagements le gouvernement a-t-il pris au sujet de la route ANSAC ou de la voie ferrée reliant les champs de charbon au système du CNR? Comme vous le savez, lorsqu'il a comparu devant le Comité, M. Bandeen a expliqué que le CNR avait proposé d'assumer lui-même la construction de ce tronçon mais le gouvernement de la Colombie-Britannique avait rejeté cette proposition car il pensait que cela aboutirait à des tarifs de fret exorbitants. Le ministre pourrait-il nous dire quels engagements le gouvernement fédéral ou la compagnie de chemins de fer a pris auprès de la Colombie-Britannique ou de la BCR pour ce qui est des coûts d'infrastructure reliés à la ligne ANSAC?

M. Pepin: Le télex envoyé par monsieur Olson est complet pour ce qui est de l'engagement pris par le gouvernement fédéral. Si le télex ne fait état d'aucun autre engagement, c'est qu'il n'y en a pas.

M. Oberle: Je ne suis pas d'accord. Vous avez dit que la compagnie de chemins de fer prélève une surtaxe pour la ligne ANSAC, pour le compte de la BCR, taxe qui se répercute dans les tarifs de fret. Dans tous ces documents...

M. Pepin: Le gouvernement fédéral n'a rien à voir là-dedans.

M. Oberle: Sans trop entrer dans les détails, je tiens à dire que cela relève de la politique, et j'aimerais savoir d'où proviendra cet argent. Vous êtes obligé d'aider la Colombie-Britannique à construire cette route Anzac.

M. Pepin: Pas du tout. Où avez-vous pris cette idée-là?

M. Oberle: Tout cela est contenu dans ces documents. Vous ajoutez au tarif de fret qu'impose le CNR, compte tenu de ses obligations, une surtaxe de \$2.75 dans un cas et de \$1.74 dans l'autre.

M. Pepin: Monsieur Olson, qui a mené toute cette affaire, lorsqu'on lui a demandé quel était l'engagement pris par le gouvernement fédéral auprès de la Northwest British Columbia Coal, a répondu, et la réponse que je vais vous lire est tirée du même communiqué que je vous ai cité tout à l'heure...

Le président: Il ne vous reste plus que deux minutes, monsieur Oberle.

M. Oberle: Je sais bien que monsieur Olson dit des tas de choses. Le 6 août 1980 il a fait la déclaration que je vous ai lue tout à l'heure.

M. Pepin: Je ne dispose pas du document...

M. Oberle: Monsieur le ministre, ce document a été déposé à la Chambre vendredi dernier.

M. Pepin: Mais si on a rajusté les tarifs pour rendre le service plus rentable, c'est le CN qui aurait fait cela en vue de maintenir un système viable...

M. Oberle: Il est question ici d'un projet d'envergure parainé par deux gouvernements et qui exigera des dépenses en capital importantes. Si je ne m'abuse, il faudra consacrer un

[Texte]

\$1 billion of infrastructure to build a railway in a townsite at the coal fields, and a major development at a port, all of which have major impact on the general policy of the railway and of the government—and we cannot get any answers in this committee because the ministers who are making the statements and the deals are sitting in “the other place” and cannot be held accountable for what is happening here.

The minister, in his answer to me in the House, said, and surely he will remember that, that as far as environmental concerns, as far as socio-economic concerns, are involved in this matter, he sheds all responsibility, because that is something that falls under the jurisdiction of the Province of British Columbia.

Again, in these documents that are being tabled, there have been assurances that quote . . .

The Chairman: I am afraid you are not going to have time to make your quotation, Mr. Oberle. Your time has expired, and we have many members who want to ask questions, so I am going to have to stick . . .

Mr. Pepin: Might I suggest that had I been informed, I would have asked Mr. Olson to come, if that is what you would have liked.

Mr. Oberle: I have to rebut that: The minister's office was informed that there would be questions about the southeast coal deal two days ago, and we asked him to bring officials and people here who could answer these important questions, which are general policy questions and do not just involve the railway, but general transportation policies.

I would just like to know from the minister, when it will be that we can ask these questions here, because they are terribly important, not just to people in northeastern British Columbia, but to all Canadians?

Mr. Pepin: I thought that I gave you clear answers. The statement by Mr. Olson in that particular telex is the full extent of the federal commitment in this matter.

Mr. Oberle: There are environmental and socio-economic commitments . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: . . . that were made on behalf of the government . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Oberle: . . . which you said you have no responsibility for, but you do.

The Chairman: Order, please.

Before going to Mr. Benjamin, the second questioner of the day, I see a quorum in our committee, and I would like at this time to take the opportunity to present the Seventh Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

[Traduction]

milliard de dollars à la mise en place d'une infrastructure nécessaire pour construire un chemin de fer reliant une communauté de champs de pétrole et pour réaliser des aménagements portuaires, qui auront tous une incidence importante sur la politique générale de la compagnie de chemin de fer et du gouvernement. Il est tout de même malheureux qu'on ne puisse pas nous fournir les réponses dont nous avons besoin parce que les ministres qui font ces déclarations et qui concluent ces marchés sont au Sénat et ne peuvent pas être rendus responsables de ce qui se passe ici.

Le Ministre, dans la réponse qu'il m'a donnée à la Chambre, et il s'en rappellera sans doute, m'a dit que pour ce qui est des questions relatives à l'environnement et des questions socio-économiques, il nie toute responsabilité, car d'après lui cela relève de la juridiction du gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.

Dans les documents qui ont été déposés, on a fourni certaines garanties et je cite . . .

Le président: Je regrette, monsieur Oberle, mais vous ne disposez pas de suffisamment de temps pour nous lire cette citation. La période de temps qui vous avait été allouée est écoulée, et les députés sont très nombreux à vouloir poser des questions. Je dois donc m'en tenir à . . .

M. Pepin: J'aimerais dire que si j'avais su que vous vous intéressez à tout cela, j'aurais demandé à monsieur Olson de venir avec moi.

M. Oberle: Je dois refuter cela. Il y a deux jours nous avons averti le cabinet du Ministre que nous allions poser des questions au sujet du charbon du sud-est de la province, et nous avons demandé qu'il vienne au Comité accompagné de personnes pouvant répondre aux questions importantes que nous allions poser, questions concernant la politique générale en matière de transport et pas uniquement en matière de transport par chemin de fer.

Le Ministre pourrait-il me dire quand nous pourrions poser ces questions, car elles sont très importantes, non seulement pour les habitants du nord-est de la Colombie-Britannique, mais pour tous les Canadiens?

M. Pepin: Je pensais vous avoir donné des réponses très claires là-dessus. La déclaration faite par monsieur Olson dans le telex dont vous avez parlé est complète pour ce qui est de l'engagement pris par le gouvernement fédéral à ce sujet.

M. Oberle: Il y a également des engagements relatifs à l'environnement et aux questions socio-économiques . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Oberle.

M. Oberle: . . . engagements qui ont été pris au nom du gouvernement . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Oberle: . . . et pour lesquels vous dites n'avoir aucune responsabilité. Cela est faux.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Avant de donner la parole à monsieur Benjamin, j'aimerais profiter de l'occasion de présenter le septième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, car je constate que nous avons maintenant le quorum.

[Text]

It has been circulated. May I dispense with the reading?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Forrestall: I move that the Seventh Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

(See Minutes of Proceedings)

The Chairman: I would also like to have the agreement of the committee, if possible, that an in camera meeting, with interpretation, be scheduled on Thursday, April 2, 1981 at 12 noon, to consider the draft report to the House on the Annual Report of the Canadian National Railways for 1979. The report is prepared. If we have a regular meeting of the committee that morning, perhaps the most efficient way of dealing with it, would be to go in camera for the time it takes to deal with the report. Is that agreed?

• 1610

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to go into a matter, which I have not raised for three or four years with a Minister of Transport. It has to do with national policy and would require the co-operation and even participation of the provinces and territories, as well as the transportation industry.

Mr. Chairman, as the minister knows—he has heard me say it many times since 1968—transportation should be an instrument to encourage national unity, and a poor system can contribute to disunity. People in the Atlantic provinces, the West and northern Canada feel the transportation system discriminates against them. There is a lot of justification for that feeling. It seems to me, sir, that the transportation in northern Canada, for example, requires urgent attention: to reduce the costs of transportation to those who live in northern Canada, and I include places like northern Ontario and our east and west coasts where we have a scattered population. We discriminate against people or goods because of where they happen to be located.

I wonder whether the Department of Transport, the CTC or anyone else is looking into any kind of policy development and implementation to deal with that problem, and I would like to illustrate, Mr. Chairman. It is not something that can wait a long time to be dealt with. For example, my colleague, the honourable member for Nunatsiag, gave the Minister ample evidence on the high cost of living in northern Canada, much of which is attributable to transportation costs. Believe it or not, Mr. Chairman, a litre of milk at Pond Inlet costs \$3.30, and a pound of hamburger \$3.98, a dozen eggs \$2.09, a loaf of bread \$2.39. I and many others have been advocating for years some kind of a system which equalizes the costs of transportation in essential goods and services so that the nation as a whole shares in those costs, and we do not discriminate against people or goods because of where they happen to be located. I

[Translation]

Ce rapport a été distribué à tous les députés et je vous demande donc la permission de ne pas vous le lire.

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Je propose l'adoption du septième rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

La motion est adoptée.

(Voir le procès-verbal de la réunion)

Le président: Le Comité est-il également d'accord pour que nous tenions une réunion à huis clos, avec interprétation, le jeudi 2 avril 1981 à midi, afin d'examiner l'ébauche du rapport sur le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1979 qui sera déposé à la Chambre? Le rapport est prêt. Si nous tenons une séance ordinaire du comité ce matin-là, il serait peut-être plus efficace de siéger à huis clos jusqu'à ce que l'on ait réglé la question du rapport. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais discuter d'une question que je n'ai pas soulevée auprès du ministre des Transports depuis trois ou quatre ans. Il s'agit de la politique nationale, et il faudrait s'assurer de la collaboration et même de la participation des provinces, des territoires, et l'industrie des Transports.

Monsieur le président, comme le sait le ministre—il me l'a entendu dire plusieurs fois depuis 1968—le transport devrait servir d'instrument pour encourager l'unité nationale; un mauvais système peut contribuer à la désunion. Les résidents des provinces de l'Atlantique, de l'Ouest, et du Nord canadien croient que le système des transports est discriminatoire à leur égard. Ce sentiment se justifie très bien. Il me semble, monsieur, que les transports dans le Nord du Canada, par exemple, ont besoin d'une attention immédiate. Il est nécessaire de réduire les coûts de transport de ceux qui vivent dans le Nord du Canada; là-dedans je comprends les régions comme le Nord de l'Ontario et les côtés Ouest et Est, où la population est dispersée. Nous pratiquons une discrimination à l'égard de personnes ou de produits à cause de leur situation géographique.

Je me demande si le ministère des Transports, la Commission canadienne des transports, ou un autre groupe pensent à développer ou à mettre en vigueur une politique quelconque pour régler ce problème; monsieur le président, permettez-moi de vous donner un exemple. Ce n'est pas une situation qui peut attendre longtemps. Par exemple, mon collègue l'honorable député de Nunatsiag, a donné au ministre toutes les preuves nécessaires du coût élevé de la vie dans le Nord du Canada, attribuable en grande partie aux coûts de transport. Croyez-le ou non, monsieur le président, mais à Pond Inlet un litre de lait coûte \$3.30, une livre de viande hachée coûte \$3.98, une douzaine d'œufs coûte \$2.09, et un pain coûte \$2.39. Depuis des années, avec beaucoup d'autres personnes, je préconise un système qui égalisera les coûts du transports des biens et services essentiels afin que la nation entière en partage les

[Texte]

illustrated these areas of essential foods; there are things like heating oil, gasoline, lumber, staple products like flour, sugar, tea and coffee, and the costs of moving people. If somebody wants to buy a \$3,000 TV set, they can pay the going rate, but it is these essential every-day things. Has the department considered; is it going to or will it consider a system of equalized rates?

I am sure if all of us in southern Canada paid just half a cent a litre more for milk, you could deliver milk for the same price anywhere in Canada, all the way to the North Pole. I find it strange that provinces can equalize the price of whisky from one border to the next, but they cannot do it with things like milk and fresh fruit and vegetables, propane gas and heating oil and so forth, that is providing people with the essentials to live with and flying people around in the North. Mr. Chairman, it is 324 miles from Baker Lake to Repulse Bay and, based on schedules of last fall, it costs you \$183, but 314 miles from Montreal to Toronto costs \$77.

• 1615

Again, can the minister, or will his department, look into some way of equalizing these fares, whereby you pay equal rates for equal distance, whether it is for people or goods? This whole area of making transportation a tool of unity and national and regional development is so essential and, of course, it immediately throws into a cocked hat the whole business of "user pay". But I would appreciate some comments from the minister on this. What, if any, policy does his government have? What is the department doing about looking into these kinds of measures?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Well, what Mr. Benjamin is asking is for more of what we already have. If he looks at the estimates—and he knows them by heart—he does realize the cost recovery of the department in many instances is rather low. There is a high with the air administration with 56 per cent cost recovery, and then it goes down. VIA's cost recovery is 30 per cent. There are many marine routes in the Atlantic for example, where the cost recovery is 6, 7, 8, 10 per cent.

So, what Mr. Benjamin is looking for is something more than that. There is a preoccupation for regional development in the estimates of the department, and I repeat, more than \$1 billion out of the \$2 billion of my department can be classified, in a general way, as subsidy. So what he would like to see is more of the same and probably in a more systematic fashion. He was referring to whiskey and milk. That is a provincial jurisdiction; that is the kind of problem, among others, that it would create.

But with respect to northern Canada, the northern part of the country, the department is quite sensitive about its responsibilities and we have special programs—Mr. McLeish may

[Traduction]

coûts, de façon à ne pas défavoriser certaines personnes ou certains biens à cause de leur situation géographique. J'ai donné l'exemple des aliments essentiels; il y a également le mazout, l'essence, bois, les produits de base comme la farine, le sucre, le thé et le café, et le coût de déplacer des personnes. Si quelqu'un veut s'acheter un téléviseur de \$3,000, il peut payer le tarif ordinaire, mais c'est différent pour les choses essentielles de tous les jours. Les représentants du Ministère ont-ils, vont-ils ou seraient-ils prêts à penser à la possibilité de tarifs égalisés?

Je suis sûr que si tous les résidents du Sud du Canada payaient uniquement une demi-cent de plus pour un litre de lait, il serait possible de livrer le lait au même prix partout au Canada, jusqu'au Pôle Nord. Je trouve étrange le fait que les provinces peuvent égaliser le prix du whisky d'une frontière à l'autre, mais que ce soit impossible de le faire pour le lait, les fruits et légumes frais, le gaz propane, le mazout et ainsi de suite; je parle de fournir aux gens les nécessités de la vie et de les transporter en avion dans le Nord. Monsieur le président, Baker Lake est à 324 milles de Repulse Bay; d'après les horaires de l'automne dernier, le vol coûte \$183 tandis que les 314 milles entre Montréal et Toronto coûte \$77.

Là encore, est-ce que le ministre ou le personnel de son ministère pourrait chercher une façon d'égaliser ces tarifs, afin qu'ils soient égaux pour des distances égales, qu'il s'agisse de transporter des personnes ou des biens? Il est tellement essentiel d'utiliser tout ce domaine des transports comme instrument d'unité et d'expansion nationale et régionale; évidemment, cela annule immédiatement tous ces principes de l'imputation des frais aux usagers. Mais j'aimerais que le ministre fasse des commentaires à cet égard. Si son gouvernement a une politique, quelle est-elle? Qu'est-ce qui se fait au ministère au sujet de mesures de ce genre?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Eh bien, M. Benjamin demande qu'on augmente des programmes qui existent déjà. S'il étudie le budget,—il le connaît par cœur—il se rendra compte que dans bien des cas le recouvrement des frais est plutôt faible. L'administration aérienne est la plus efficace avec un recouvrement des frais à 56 p 100; pour les autres, les pourcentages baissent. VIA recouvre ses frais à 30 p 100. Il y a des voies de navigation, dans la région de l'Atlantique, par exemple, où les frais sont recouverts à 6, 7, 8 et 10 p 100.

Donc M. Benjamin demande quelque chose de mieux. Le budget du ministère reflète une préoccupation quant à l'expansion régionale; je répète qu'au-delà d'un milliard des 2 milliards alloués à mon ministère pourrait être classé de façon générale parmi les subventions. Il aimerait donc qu'on aille plus loin, et probablement qu'on agisse de façon plus systématique. Il a parlé du whisky et du lait. Ces choses sont de compétence provinciale; entre autres, cela causerait des problèmes de compétence.

Mais pour ce qui est du Nord du Canada, du Nord de notre pays, le ministère est très conscient de ses responsabilités. Nous avons des programmes spéciaux—M. McLeish en par-

[Text]

touch upon them—a special program for the Territories; we have a special program for northern Quebec; we have a special program for Labrador, for example, exactly for the purpose of bringing modern transportation means to populations that are not very, very numerous.

Would you like Mr. McLeish to say something about northern airports?

Mr. Benjamin: No, I was talking about transportation costs. I am not objecting to the rate of recovery now, Mr. Chairman. The minister is perfectly right. But is this not a neat way for the nation, as a whole, to share in the costs? And if the rate of recovery is even less, the nation as a whole is sharing in the cost.

Mr. Pepin: But the nation as a whole pays taxes.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Pepin: The department as a unit cost recovers what I have indicated in general terms, so obviously the country as a whole, the nation as a whole, the population as a whole, makes the contribution for the difference between what we spend and what we recover. So you have got this principle of sharing in the estimates of the Department of Transport, as you have it all over the place.

I fail to see what you are looking for, except something that would be more systematic, more graduated. You know, you would say everybody within a certain distance from a centre wider than whatnot would pay percentage x of the cost of transportation, be it marine, air or I do not know... but it seems to be what you are driving at. What I am saying, really, in answer is that there is certainly quite a lot of that already in the estimates of the Department of Transport.

Am I failing to understand you, Mr. Benjamin? You know how much I would like to.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, what I am calling for is a real fundamental change in policy, or a fundamental improvement, call it that. I agree that much of what is presently being done is of great assistance to the isolated areas, the northern and coastal areas, and I am not arguing about that at all. But it seems to me it requires leadership from the national government and the Department of Transport and the CTC to be the umbrella under which the transportation industry, the private sector, the manufacturers and distributors, and the provincial and territorial governments co-operate in arriving at uniformity. I am sure the National Dairy Commission would be able to persuade the provincial dairy commissions, if necessary, to put another quarter cent on the price of a litre of milk; and you cross-subsidize. You could deliver milk in Repulse Bay for the same price to the consumer as you do in Regina. It is a system of equalizing the costs of transportation.

[Translation]

lera peut-être—comme par exemple un programme spécial pour les Territoires, un programme spécial pour le Nord du Québec, un programme spécial pour le Labrador, dont le but précis est d'offrir des moyens de transport modernes aux habitants qui ne sont pas extrêmement nombreux.

Aimeriez-vous que M. McLeish fasse quelques commentaires au sujet des aéroports dans le Nord?

M. Benjamin: Non, je parlais des coûts de transport. Je ne m'oppose pas aux taux de recouvrement des frais actuels, monsieur le président. Le ministre a parfaitement raison. Mais ne trouvez-vous pas que c'est une belle façon de faire partager les coûts à toute la nation? Et si le taux de recouvrement des frais est encore plus faible, la nation entière partagera les coûts.

M. Pepin: Mais la nation entière paye des impôts.

M. Benjamin: D'accord.

M. Pepin: Comme unité le ministère recouvre ses frais au taux que j'ai indiqué de façon générale; il est donc évident que le pays entier, la nation entière, la population entière, contribuent à combler la différence entre ce que nous dépensons et ce que nous recouvrons. Ce principe de partage existe donc dans le budget du ministère des Transports, comme partout ailleurs.

Je n'arrive pas à comprendre ce que vous voulez, à moins que ce ne soit quelque chose de plus systématique, de plus gradué. Vous savez, vous semblez dire que tous ceux qui seraient situés à une certaine distance d'un grand centre paieraient x p. 100 des coûts de transport, qu'il s'agisse du transport par eau, aérien, ou autre... Je crois que c'est à cela que vous voulez en venir. En fait, cela existe déjà à beaucoup d'endroits dans le budget du ministère des Transports.

Est-ce que je vous ai bien compris, monsieur Benjamin? Vous savez à quel point je veux vous comprendre.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, je demande un changement de politique réel et fondamental; on pourrait parler d'une amélioration fondamentale. Je suis d'accord que beaucoup des efforts qu'on fait actuellement aident beaucoup les régions isolées, les régions septentrionales et côtières; je n'ai rien à redire contre cela. Le gouvernement national, le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports devraient s'affirmer comme chefs et devenir l'organisme parapluie sous lequel l'industrie du transport, les secteurs privé et manufacturier et les distributeurs ainsi que les gouvernements provinciaux et territoriaux pourront collaborer pour en arriver à l'uniformité. Je suis sûr que la Commission canadienne du lait réussirait à persuader les commissions provinciales du lait, si c'était nécessaire, de rajouter un autre quart de sou au prix du litre du lait; on se sert de la subvention indirecte. Vous pourriez livrer le lait au consommateur de Repulse Bay pour le même prix que vous le faites à Regina. C'est un système de péréquation pour les coûts du transport.

• 1620

I appreciate it would not be easy; it would be complicated.

Je sais que ce ne serait pas facile; ce serait compliqué.

[Texte]

Let me illustrate another one, Mr. Chairman. In the Atlantic provinces, the Railway Act allows the railways to charge up to two and a half times the cost providing service. Talk about cost recovery! A consultant—and I think the federal government contributed to the cost of his study—has said that, for example, on containers between Halifax and Montreal CNR charges double the actual cost; and it has resulted in serious damage to the Port of Halifax. Again, that is discriminating against coastal or northern regions because of where they happen to be located.

When is transportation in this country going to take into account our geography, our climate, and where the hell people are located? We are not a densely populated country like the United States or European countries. We cannot have the same kind of transportation policies as they have. They will not work here. When you have cost recovery, when you have an order going out to Canadian National, for example, to bloody well make a profit, it means a reduction in service, or costs which people cannot afford to pay.

Am I getting to you?

Mr. Pepin: Not too well, because I played that role of a little god for a while, with the Anti-Inflation Board. As you imply yourself, it is a very difficult game: to be able to say, in the way you present, all those in this area will pay a certain price for their milk because they are a certain distance from whatever it is they should be a certain distance from. It is a regulated world you are looking at, I think; and the first question I ask is will the regulated like it? The second question I ask is who are going to be those who will regulate? Knowing how human we all are, I wonder if that kind of world would be much better than the one we have now. I suspect not; but presumably there is a philosophical disposition behind the judgment.

Mr. Benjamin: How much time do I have left, Mr. Chairman?

The Chairman: You have seven minutes.

Mr. Benjamin: Well, if Mr. McLeish wants to add anything at all, I would be glad to hear from him, especially on serving the north.

The Chairman: As somebody pointed out, Mr. Benjamin, you do not have to use it all.

Mr. Benjamin: You only have one chance at this a year, you know.

All right, Mr. Chairman, I would like to go on to another matter, again on the government's policy on rail line relocation. In 1974 the Railway Relocation and Crossing Act was passed. I am talking about Regina as an illustration, and only as an illustration, because many other cities in Canada want to do the same thing. In 1975 the three levels of government prepared their relocation plans. In 1977 the federal govern-

[Traduction]

Permettez-moi de vous en donner un autre exemple, monsieur le président. Dans les provinces de l'Atlantique, la Loi sur les chemins de fer permet à ces compagnies de percevoir jusqu'à deux fois et demie ce qu'il en coûte pour fournir les services. Ça, c'est ce qu'on appelle rentrer dans ses frais! Un expert-conseil, et je crois que le gouvernement fédéral a payé le coût de l'étude, a bien dit que, par exemple, les frais de transport imposés par le CN pour les conteneurs entre Halifax et Montréal font doubler le coût véritable; il en est résulté un désastre pour le port d'Halifax. Encore une fois, les régions de la côte ou du nord doivent subir une telle discrimination à cause, tout simplement, de leur emplacement.

Quand est-ce que le transport dans notre pays va tenir compte de notre géographie, de notre climat et du lieu où les gens vivent? Notre pays n'est pas densément peuplé comme les États-Unis ou l'Europe. Nous ne pouvons avoir le même genre de politique de transport qu'eux. Ces politiques ne fonctionneraient pas ici. Quand il y a ce recouvrement des frais, quand il y a cet ordre qu'on donne au Canadien National, par exemple, de se grouiller le derrière et de faire un profit, ça signifie qu'on diminue les services ou que les frais seront tels que les gens ne pourront pas se payer le service.

Est-ce que je me fais entendre?

M. Pepin: Pas tellement bien, parce que j'ai moi-même joué ce rôle de petit dieu pendant un certain temps avec la Commission de lutte à l'inflation. Comme vous le laissez entendre vous-même, il est très difficile de dire, comme vous le faites, que tous ceux qui vivent dans une telle région paieront leur lait un certain prix parce qu'ils demeurent à une certaine distance d'un point donné. Je crois que notre monde deviendrait très réglementé; la première question qui se présente à mon esprit est la suivante: ceux que vise la réglementation l'aimeront-ils? La deuxième question que je vous pose, c'est pour savoir qui fera le règlement? Sachant à quel point nous sommes tous humains, je me demande si ce genre de monde serait meilleur que celui que nous connaissons à l'heure actuelle. Je ne le crois pas; enfin, derrière ce jugement se profile une certaine pensée philosophique.

M. Benjamin: Combien de temps, me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste sept minutes.

M. Benjamin: Si M. McLeish veut ajouter un mot, je serai heureux de l'entendre surtout s'il nous parle du nord.

Le président: Comme quelqu'un l'a souligné, monsieur Benjamin, on ne vous oblige pas à épuiser tout le temps que vous avez à votre disposition.

M. Benjamin: Vous savez, cette occasion ne se présente qu'une fois par année.

Donc, monsieur le président, j'aimerais aborder un autre sujet, mais toujours à propos de la politique du gouvernement concernant le déplacement des voies ferrées. En 1974 fut adoptée la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer. Je me servirai de Regina pour illustrer mon propos, il ne s'agit que d'un exemple, car il y a bien d'autres villes du Canada où on aimerait faire la même

[Text]

ment told Saskatchewan that it must use Urban Transportation Assistance Plan money as the federal contribution. In April 1978 Saskatchewan approved the city's relocation plan and agreed to pay one quarter of the cost; and they agreed in writing. On April 13, 1978 both the Province of Saskatchewan and the City of Regina filed their plans with an official request for the federal share of funding. In January 1979 Treasury Board did not like it, so it was broken up. Relocation was too expensive. So the then Minister of Transport, Mr. Lang, promised a federal commitment for Phase 1, the CNR part—relocation—promised it within four to six weeks. I speculate that the Treasury Board even turned Mr. Lang down on that. In May 1979, Mr. Clark said that his government would give the Regina project priority. In July, Mr. Mazankowski promised an answer on the federal funding by September 30. In February of 1980, the Minister of Transport, Mr. Mazankowski, promised that their government would fund Phase 1. On March 12, 1981, Transport Canada officials say that the Phase 1 decision is still before Cabinet.

That is a litany going back to 1975, Mr. Chairman. But let us say that it only goes back three years, when the formal application was made by the Province of Saskatchewan and the City of Regina. I have to be in Winnipeg this Saturday and they want to ask me what the experience has been in Regina—I am going to have fun telling them the horror story.

When is the Government of Canada going to send a letter to the Province of Saskatchewan and the City of Regina committing themselves, firstly, to approval of the project—the relocation—and, secondly, to the money on the barrel head? You cannot expect Saskatchewan and the city to go ahead, and maybe two or three years down the road find that they are left holding the entire bag. Why cannot at least the commitment in writing be sent to them, so that they can put their funds up front and get started on the darned thing this year? If the federal government cannot start putting up their share until next year, that is fine. What is the problem?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Money. It is easy to agree with what you have said; and the history you have narrated of the Regina relocation is what I have read too, so it must be true. I am trying as hard as I can. We have agreed at Cabinet committee level with the concept, and sharing, and so on. Everything is ready to go, the envelope is open, we just have to put the money in there. I am looking for the money now. I hope to find it and I will let you know as soon as I do—either way, if I do not or if I do.

On the concept of relocation and grade separation itself, I am quite as interested in it as you are—almost. But there

[Translation]

chose. En 1975, les gouvernements des trois niveaux ont préparé leurs plans de déplacement. En 1977, le gouvernement fédéral a exigé de la Saskatchewan qu'elle se serve, à titre de contribution du gouvernement fédéral, des fonds prévus pour le plan d'aide au transport urbain. En avril 1978, la Saskatchewan a approuvé le plan de déplacement proposé par la ville et a consenti à prendre le quart des frais à son compte; il y avait accord écrit. Le 13 avril 1978, la province de Saskatchewan et la ville de Regina ont déposé leurs plans et fait une demande officielle pour leur part des fonds du gouvernement fédéral. En janvier 1979, le Conseil du Trésor a décidé qu'il n'aimait pas l'idée et a tout laissé tomber. Ces déplacements se révélaient trop coûteux. Donc, le ministre des Transports d'alors, M. Lang, a promis que le gouvernement fédéral s'engagerait pour la phase 1, la partie qui revenait au CNR, le déplacement, et il avait promis que cela se ferait dans quatre à six semaines. Je crois que le Conseil du Trésor a même refusé cela à M. Lang. En mai 1979, M. Clark a dit que son gouvernement donnerait priorité au projet de Regina. En juillet, M. Mazankowski a promis une réponse sur les fonds consentis par le fédéral pour le 30 septembre. En février 1980, le ministre des Transports, M. Mazankowski, a promis que son gouvernement consacrerait les fonds nécessaires pour la phase 1. Le 12 mars 1981, les fonctionnaires de Transports Canada nous disent que la décision concernant la phase 1 est toujours à l'étude par le Cabinet.

Cette belle litanie remonte jusqu'à 1975, monsieur le président. Enfin, disons que tout cela ne remonte qu'à trois ans environ, quand la demande officielle en a été faite par la province de la Saskatchewan et la ville de Regina. Je dois retourner à Winnipeg samedi et l'on voudra bien savoir ce qui se passe pour Regina... Je vais m'amuser à leur raconter cette histoire d'horreur.

Quand le gouvernement du Canada va-t-il envoyer une lettre à la province de la Saskatchewan et à la ville de Regina s'engageant à approuver le projet, c'est-à-dire le déplacement, et deuxièmement quand sortira-t-il l'argent de ses goussets? On ne peut pas s'attendre à ce que la Saskatchewan et la ville aillent de l'avant pour s'apercevoir, dans deux ou trois ans, qu'il leur faudra payer intégralement tous les travaux. Pourquoi, ne pas, au moins, s'engager envers eux par écrit afin qu'ils puissent trouver les fonds nécessaires pour commencer les travaux dès cette année? Si le gouvernement fédéral ne peut pas commencer à déboursier avant l'an prochain, c'est parfait. Quel est le problème?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: L'argent. Tout ce que vous avez dit à propos du déplacement des lignes à Regina, je l'ai vu dans les journaux ou ailleurs, et ce doit donc être vrai. Je fais de mon mieux. Au niveau des comités du Cabinet, nous sommes d'accord avec l'idée, le partage des coûts et ainsi de suite. Tout est prêt, l'enveloppe est ouverte, il ne reste plus qu'à y mettre l'argent. J'essaie donc de trouver l'argent pour l'y mettre. J'espère bien en trouver et vous le ferez savoir dès que possible... que j'en trouve ou non.

En ce qui concerne le déplacement et la séparation des passages à niveau, je m'y intéresse tout autant que vous...

[Texte]

again, in the circumstances that you have alluded to, a program was created, the Urban Transportation Assistance Program, UTAP, which really let people believe there would be money to do great things. It is not there. I have to say it as simply as one can. The combination of grade separation and line relocation, plus what is referred to as urban transit, is a combination of two different problems, and the second one, I feel, should be more in the provincial domain. I have a sort of mental classification of jobs, and to me what is referred to as "urban transportation" is more of a provincial responsibility; what is referred to as grade separation and branch line relocation, and what not, is more clearly identifiable as a federal responsibility. So, if I have my way, whatever amount of money we can spend will be directed to branch line relocation. But that is a personal—Did I say branch line? I apologize, I meant rail line relocation.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: You have one minute left, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I just wanted to say to the minister . . .

Mr. Pepin: But, on the other hand, Mr. Benjamin, you and I worked for this multimodal station in Regina; we congratulated each other going down the stairs one day. I understand now that our friends in Saskatchewan have slowed down and are dragging their feet.

Mr. Benjamin: Now I am kicking them around.

Mr. Pepin: Good.

Mr. Benjamin: I would like your help on that, too.

• 1630

Mr. Pepin: All right, let us co-operate on both.

Mr. Benjamin: Right. Mr. Chairman, a final point: I just want to say to the minister that when I asked him what the problem was and he answered in one word, "Money", I found that appalling. If money takes priority over the word and the commitment of two previous governments, I just find that untenable. You have given a commitment, two of your predecessors made public statements and public announcements, the present administration have said publicly that they support rail line relocation and will pay a share of the funding—and now you say that money takes precedence over it.

You know, a man's word is a man's word, and the same thing should apply to a government.

I do not know why the minister is not pounding the table in Cabinet and at Treasury Board and saying, "You either do this or get yourselves another minister".

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin, that is your time.

Mr. Pepin: You referred to only two of my predecessors; you did not refer to me, I gather.

Mr. Benjamin: I am assuming that . . .

Mr. Pepin: I would like to honour the promises made by others—is that what you meant?

[Traduction]

enfin, presque . . . Encore une fois, dans les circonstances dont vous avez fait état, il y a eu création du programme d'aide au transport urbain, ce qui a laissé penser aux gens qu'il y aurait beaucoup d'argent pour faire de grandes choses. Or, il n'y a pas d'argent. Je le dis le plus simplement du monde. La séparation des passages à niveau et de déplacement des lignes ajoutés à celui du transport urbain, nous donne un mélange de deux problèmes différents et, d'après moi, le deuxième problème est plutôt du ressort du gouvernement provincial. J'ai fait une sorte de classification des travaux et ce qu'on appelle «Transport urbain» relève des provinces, d'après moi; ce qui s'appelle séparation des passages à niveau, déplacement des lignes et ainsi de suite relève plus clairement des responsabilités du gouvernement fédéral. Donc, si je réussis à imposer ma façon de voir, les fonds dépensés le seront pour le déplacement des lignes. Enfin, il s'agit d'une idée personnelle . . . on a cru que je disais embranchement? Désolé, il s'agit bien du déplacement des lignes.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je veux tout simplement dire au ministre . . .

M. Pepin: D'autre part, monsieur Benjamin, vous et moi avons travaillé afin d'obtenir cette station multimodale à Regina; nous nous en sommes félicités l'un l'autre en descendant les escaliers l'autre jour. Je crois maintenant comprendre que nos amis de la Saskatchewan ont ralenti un peu et se traînent maintenant les pieds.

M. Benjamin: Enfin, je les secoue sérieusement.

M. Pepin: Parfait.

M. Benjamin: J'aimerais aussi que vous m'aidiez à faire cela.

M. Pepin: Très bien, essayons de collaborer là-dessus.

M. Benjamin: Tout à fait d'accord. Quand j'ai demandé au ministre quelle était la difficulté, il m'a répondu en disant que c'était une question d'argent. Cela m'a choqué. Je trouve inadmissible une telle explication quand les deux gouvernements précédents ont donné leur engagement à ce sujet. Vos deux prédécesseurs se sont engagés publiquement et le gouvernement actuel a aussi indiqué son appui au déplacement des lignes ferroviaires, en promettant de payer sa part. Vous dites maintenant que vous n'avez pas l'argent.

Vous savez que la parole d'un homme vaut quelque chose et il en est de même pour le gouvernement.

Je ne comprends pas pourquoi le ministre n'exige pas les crédits nécessaires au cabinet en menaçant de donner sa démission.

Le président: Je suis désolé, monsieur Benjamin, mais votre temps est écoulé.

M. Pepin: Vous avez parlé seulement de mes deux prédécesseurs, vous ne parlez pas de moi, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Je prends pour acquis que . . .

M. Pepin: Vous voulez que je respecte les engagements faits par d'autres, est-ce cela?

[Text]

Mr. Benjamin: Yes. The previous Liberal government gave those commitments. Mr. Lang made at least two public statements committing the national government to a general policy of assisting in rail line relocation, specifically in the case of Regina, which is probably the first city in all of Canada.

The Chairman: I am sorry, I am going to have to terminate this discussion and go now to Mr. Deniger.

Mr. Pepin: There was no discussion; we agree.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, le 3 décembre dernier, alors que la Chambre était réunie en comité plénier pour étudier vos prévisions budgétaires de l'année 1981, vous avez dit que vous étiez sur le point de terminer un document pour le Cabinet concernant une politique pour les transporteurs de deuxième palier.

Monsieur le ministre, où en êtes-vous dans ce dossier important et quand peut-on s'attendre, nous les députés de cette Chambre, à être mis au courant de cette politique qui est essentielle à la survie de nos transporteurs régionaux?

M. Pepin: Je ne dirais pas qu'elle est essentielle, mais très utile. Alors, la situation est la suivante: le document existe, le document monte les gradins qui mènent au Cabinet et je pense qu'il va aller au comité des sous-ministres la semaine prochaine, si j'ai bien compris.

Je m'excuse, mon sous-ministre me dit qu'ils l'ont déjà approuvé. Alors, c'est signe qu'il a déjà passé la première étape. Il va maintenant à la deuxième étape, c'est-à-dire au comité qui étudie les affaires économiques. Ensuite, pour finir, il vous sera soumis pour discussion publique.

M. Deniger: J'imagine, monsieur le ministre, que vous avez étudié ou que vous avez pris en considération les représentations des diverses compagnies aériennes dans l'étoffe de ce dossier-là. Évidemment, c'est difficile de parler d'une politique qu'on n'a pas encore vue, mais est-ce que vous voyez un lien entre cette décision, cette politique et la vente de la compagnie Nordair?

Je vais vous dire dans quel contexte je pose cette question-là. Si cette politique favorise une rationalisation de nos transporteurs régionaux, à ce moment-là, cela va avoir un impact dans le dossier Nordair. Si d'autre part, on n'en fait pas mention ou si on dit que cinq compagnies ou dix compagnies, ce serait un bon nombre, cela peut avoir un impact. Alors, est-ce qu'il y a un lien entre les deux?

M. Pepin: Il n'est pas d'une force, d'une visibilité bouleversante. C'est-à-dire que la politique du transport aérien au pays s'accommodera très bien de cette fusion dont on parle, mais il n'y a rien, me semble-t-il, dans la politique elle-même, sinon la philosophie, qui favorise cette fusion d'une façon directe. Par exemple, les zones vont être suffisamment flexibles pour accommoder le statu quo et la situation d'une fusion entre Nordair et Québécoir.

M. Deniger: Dans votre esprit d'homme d'avenir, est-ce que vous voyez pour l'industrie de l'aéronautique une tendance vers la déréglementation, tant des licences que de la tarification?

[Translation]

M. Benjamin: Oui. C'était deux gouvernements libéraux qui ont donné ces engagements. M. Lang a fait au moins deux déclarations publiques promettant que le gouvernement national aiderait le programme de déplacement des lignes ferroviaires, notamment dans le cas de Regina.

Le président: Je m'excuse mais je vais devoir mettre fin à cette discussion et donner la parole à M. Deniger.

M. Pepin: Il n'y a pas eu de discussion, nous sommes d'accord là-dessus.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, on December 3 last, when the House was meeting as a Committee of the Whole to study your estimates for 1981, you said that you were on the point of finalizing a Cabinet document on policy relating to second-level carriers.

I would like to know what stage you have reached and when we members can expect to be informed of this policy which is essential to the survival of our regional carriers?

Mr. Pepin: I would not say that it is essential, though very useful. Here is where matters stand: the document has been prepared, it will go through the various steps leading to the Cabinet and I believe it is to be submitted next week to the Committee of Deputy Ministers.

Excuse me, my deputy minister informs me that it has just been approved by the deputy ministers. This means it has gone through the first stage and will be going on to the second one, namely the Economic Affairs Committee. After this, it will be submitted to you for public discussion.

Mr. Deniger: I imagine, Mr. Minister, that you have studied or taken into consideration the representations made by the various air companies. I realize that it is difficult to talk about a policy which has not yet been made public but do you see any link between this policy and the sale of Nordair?

Let me explain how I see this question. If our policy is to encourage a rationalization of our regional carriers, then it will have an impact on the Nordair question. It will also be in effect should no decision be taken on such a rationalization or should it be decided that five or ten companies would be a suitable number. Is there any link between the two then?

Mr. Pepin: There is no very striking or obvious link. In other words, our air transport policy can quite easily accommodate this proposed merger. I do not think there is anything in the policy itself or in its underlying philosophy which directly favours such a merger. For example, the zones will be flexible enough to accommodate the status quo as well as a merger between Nordair and Québécoir.

Mr. Deniger: As a man with ideas for the future, do you expect that there will be a trend towards deregulation in the air industry, both for licences and rates?

[Texte]

• 1635

M. Pepin: Mon prédécesseur, je pense, a parlé de déréglementation contrôlée. Alors, je pense, monsieur Deniger, du moins pour ma part, que dans ce domaine-là, c'est la loi du juste équilibre, la loi du juste milieu qui l'emporte. On voit très bien où les deux extrêmes mènent.

Les Américains, par exemple, ont pratiqué depuis quelques années la déréglementation d'une façon assez philosophique, et frénétique à l'occasion. Le résultat, c'est que la majorité de leurs transporteurs aériens sont en difficulté. Alors, l'autre jour, j'ai eu l'occasion de parler à un groupe à IATA et j'ai répété la sagesse de mes prédécesseurs sur la déréglementation contrôlée. Tous ces propriétaires de transporteurs étrangers ont hoché du bonnet en ayant l'air de dire: «Bien, cela a bien du bon sens votre affaire, nous autres, on est allé dans un extrême ou dans l'autre». C'est l'impression que j'ai eue à les voir.

M. Deniger: Je pense que c'est une sage ligne de conduite à suivre que celle que vous prenez, monsieur le ministre, dans ce dossier-là.

Mais pour continuer un peu sur le dossier NORDAIR, Évidemment, les négociations vont à la lenteur à laquelle elles vont. En fait, on le reconnaît tous, On reconnaît aussi l'impatience des gens et des politiciens. Le président de la SID, en fin de semaine, avait des propos assez «chocatifs» sur la lenteur du dossier. Moi je voudrais savoir, monsieur le ministre, qui est-ce qui négocie avec qui, dans ce dossier-là?

Est-ce que vous qui vous assoyez à la table avec les gens de la SID? Est-ce que ce sont vos fonctionnaires? Est-ce que c'est Air Canada qui s'occupe du dossier? Qui négocie avec qui dans le dossier?

M. Pepin: D'abord, l'impatience des politiciens, je la comprends et je la partage à l'occasion, mais je suis dans une très mauvaise situation, là, pour parler de ce dossier. Je ne vais pas me présenter comme la victime, mais je suis sûrement celui qui, dans cette affaire-là, est condamné à une discrétion complète et à une absence complète de sentiment, d'impulsion, etc. Je joue ce rôle-là, sachant que c'est le mien. D'autres peuvent se permettre de faire des commentaires obligeants ou désoobligeants. Ils n'ont pas à faire face à la responsabilité que j'aurai si l'affaire échoue ou si l'affaire réussit.

Alors, j'ai décidé, une fois pour toutes, il y a longtemps d'ailleurs, de ne pas parler, de ne pas traiter de ces questions-là sur le plan du détail ou des personnalités. J'ai évité cela.

M. Deniger: Vous voulez dire...

M. Pepin: Parfois, en lisant le journal, je regimbe, j'aurais envie de me plaindre, mais je résiste à cette tentation-là. Qui s'occupe des négociations? C'est partagé. A certaines occasions, c'est moi. A d'autres occasions, c'est Air Canada qui est intervenu au dossier, quand j'ai pensé que sa présence pouvait être utile. A l'occasion, cela a été des fonctionnaires du ministère. A l'occasion, cela a été mon conseiller politique, M. David Cuthbertson.

Alors, il y a différentes personnes qui se mêlent au dossier selon les besoins de la circonstance.

[Traduction]

Mr. Pepin: I think that the term used by my predecessor was controlled deregulation. In my opinion, Mr. Deniger, a balance must be struck. We know quite well what the two extremes lead to.

For some years now the Americans have been practising deregulation in a rather philosophical and sometimes frantic way. As a result, most of their air carriers are now experiencing difficulties. The other day, when I was speaking to a group from the IATA, I repeated the wisdom of my predecessors about controlled deregulation. My audience, consisting of owners of foreign airlines, nodded in agreement with me, seeming to find our approach quite reasonable after trying out one of the extremes. This was the impression they gave me.

Mr. Deniger: I think that it would indeed be a wise approach to take, Mr. Minister.

But to get back to Nordair, negotiations have been going very slowly. We all recognize this and we are aware that people and politicians are getting very impatient. The president of the SID had some rather provoking comments to make the other week-end about the slow progress being made. I would like to know who exactly is negotiating with whom in this particular case.

Are officials from your department sitting down at the table with the SID people? Is Air Canada looking after this file? Who exactly is involved in the negotiations?

Mr. Pepin: Let me say first of all that I can understand why politicians would be impatient and I feel the same way on occasion, but I am in a very poor situation to talk about this file. I do not want to present myself as a victim but of all those involved in this affair, I am the only one condemned to complete discretion and impassibility. I am willing to accept this role and play it. Others can come out with obliging or uncomplimentary remarks. They do not have my responsibility should the matter fail or be successfully concluded.

I have therefore decided, once and for all, not to deal with this question from the point of view of details or personalities. And I have avoided doing so.

Mr. Deniger: Do you mean...

Mr. Pepin: Sometimes I am startled at what I read in newspapers and would like to complain but I resist such a temptation. You asked about those involved in the negotiations. They vary. Sometimes it is me. At other times, Air Canada has been involved when I felt that its participation might be useful. Sometimes it is officials from the department and on occasion, my policy adviser, Mr. David Cuthbertson.

Various people are taking part in this file, depending on the needs of the moment.

[Text]

Maintenant, je pense que je ne devrais pas prendre tout le blâme parce que, d'abord, je suis convaincu, je vous l'ai dit plusieurs fois et je vous le répète, que si l'opération s'était faite au moment où on la demandait du côté de Régionair, je pense que le résultat aurait été extrêmement dommageable et, un jour ou l'autre... je pense que dès maintenant on s'aperçoit de cela.

Je pense aussi que l'exercice a été instructif, a été éducatif pour certaines personnes qui sont au dossier du côté du secteur privé. Je pense qu'on a approfondi un certain nombre de choses qu'on ne pensait pas avoir à approfondir au début et qu'on ne pensait pas avoir à approfondir au début et qu'on s'aperçoit maintenant qu'il aurait fallu approfondir un jour ou l'autre.

Tout cela pour dire que la négociation se continue. J'espère encore qu'elle va réussir.

M. Deniger: Encore dans le domaine aérien, monsieur le ministre, sur un autre sujet, l'étude que le ministère fait dans le projet ADAC. Je n'ai pas besoin de vous rafraîchir la mémoire, la Commission canadienne des transports rendait une décision l'automne dernier et elle vous renvoyait la balle. Elle vous disait: «Oui, c'est bon. Si la ville de Toronto est d'accord et si la politique du ministère est d'accord, nous allons émettre un permis à une compagnie quelconque». La ville de Toronto semble, par une résolution donnée, avoir accepté le concept, à certaines conditions.

• 1640

Même, un des fonctionnaires de votre ministère, M. Potvin, indiquait, dans une coupure de journal que j'ai portée à l'attention de certains de vos fonctionnaires, que c'était maintenant à la Commission canadienne des transports de choisir. D'ailleurs, je vous ai écrit à cet effet-là.

A quelle étape sommes-nous rendus pour l'ADAC? Je ne vous demande pas de me dire si vous êtes pour ou contre à ce stade-ci. Est-ce que vous avez demandé à la Commission canadienne des transports de choisir un transporteur?

M. Pepin: Vous avez fait un bon exposé du *background*. Très bien. Je suis allé voir le maire de Toronto et on a parlé des conditions que nous pourrions attacher à ce projet-là qui le rendraient favorable, à son point de vue; on a eu l'air de s'entendre. Ils nous ont fait une contre-offre dans laquelle ils ont ajouté certains éléments, par exemple l'exclusion de tout jet commercial de *Toronto Island*, leur droit de dénoncer l'accord si nous violions certains éléments de cet accord qui nous paraissaient excessifs. Mon sous-ministre est allé à Toronto il y a quelques jours et il m'a fait rapport que la conversation avait bien été et que, dans les prochains jours, on va s'entendre sur un document entre la Cité de Toronto et le ministère.

Après s'être entendu ou en même temps qu'on s'entend, on va écrire à la Commission canadienne des transports et on va leur dire: les deux conditions que vous attachez nous apparaissent maintenant à peu près résolues. Premièrement, la Cité de Toronto est d'accord, tel que l'affirme le document ci-inclus; deuxièmement, le ministère, pour sa part, est prêt à faire à

[Translation]

I do not think that I should take all the blame since I am convinced, and I have said so several times, that if the operation had been carried out at the time when Régionair had applied, the result would have been extremely harmful in my opinion. I think that we can now realize that.

I also think that the exercise was an instructive and educational one for a number of private sector person involved in it. I think that we have learned a lot more about some things which we did not think required such detailed knowledge at the beginning but which we realize now would have had to be thoroughly investigated one day or another.

To some of them, the negotiations are continuing and I hope that they will be successful.

Mr. Deniger: With further reference to air transport, Mr. Minister, I would like to turn to the department study of the STOL project. As you remember, the Canadian Transport Commission handed down a decision last fall and sent the ball over to your court. It stated that if the city of Toronto agreed and if it were in keeping with the department's policy, a company would be given a licence. In its resolution, the city of Toronto seems to have accepted the concept, subject to a number of conditions.

It was even mentioned by one of your departmental officials, Mr. Potvin, in a newspaper clipping which I drew to the attention of some members of your department, that it was now up to the Canadian Transport Commission to make a choice. As a matter of fact, I wrote you a letter on that particular point.

I would like to know what stage we have reached in this STOL question. I am not asking you to say whether you are for or against. Did you ask the Canadian Transport Commission to choose the carrier?

Mr. Pepin: You have done a good job of giving us the background. I went to see the mayor of Toronto and we talked about the conditions which could be set for the project to meet with Toronto's approval; we seem to be in agreement. They made a counter-proposal to us, adding a number of elements, such as, for example, the exclusion of any commercial jets from *Toronto Island*, their right to denounce the agreement should we breach any of its provisions which we consider excessive. My deputy minister went to Toronto a short time ago and he reported that discussions had gone smoothly and that agreement will be reached between the City of Toronto and the department on a document to be issued soon.

Once we have reached this point, we will inform the Canadian Transport Commission that the two conditions which it sets now appear to have been satisfactorily dealt with. First of all, the city of Toronto has expressed its agreement, as attested in the attached document; secondly, the department is ready to make the following outlays in *Toronto Island*: first, a few

[Texte]

Toronto Island les dépenses suivantes: premièrement, quelques millions de dollars pour de l'équipement d'aviation générale et, deuxièmement, quelques millions de dollars pour de l'équipement spécialisé pour les transporteurs ADAC, et sur la base du *cost recovery*. On va exprimer probablement des idées également sur Victoria et Dorval, à ce moment-là, parce qu'il le faudrait bien. Le dossier est moins clair à ce sujet-là. Probablement qu'on va conclure en disant à la Commission: eh bien, maintenant qu'on a à peu près résolu les deux ennuis que vous aviez, choisissez-nous un transporteur parce que le reste de l'opération nécessite sa présence. Voilà!

M. Deniger: Vous savez qu'au moment de la décision de la Commission du comité de l'air, il y avait trois commissaires, M. Roberge, M. LaBorde et un troisième dont le nom m'échappe. M. LaBorde n'est plus avec la Commission; M. Roberge est sur le point de démissionner et je serais reconnaissant, du moins les requérants seraient reconnaissants si cette lettre aboutissait assez tôt pour que les commissaires qui étaient là au dossier soient encore là et qu'on n'ait pas à tout recommencer à neuf.

M. Pepin: D'accord. J'ai l'impression que M. Roberge va rester le temps qu'il faut pour que la décision soit prise.

M. Deniger: Ah! Bonne nouvelle. C'est mon ancien employeur, comme vous le savez; j'ai énormément de respect pour M. Roberge. C'est un bon professeur.

Supposons, monsieur le ministre, qu'il va y avoir un service et que ce service-là va être à l'ADACport Victoria, par exemple. Dans votre philosophie, dans votre conceptualisation, quel lien faites-vous entre un service ADAC à partir du Parc Victoria et un transfert possible de vol de Dorval à Mirabel?

M. Pepin: Il n'y a pas de doute que si le service est avec Dorval... Je ne connais pas ces choses-là intimement, mais c'est moins attrayant à premier abord que s'il est avec Victoria. Mais on m'a dit que les présentations que les candidats ont faites, M. McLeish va m'écouter et me corriger s'il y a lieu, on m'a dit que certains des candidats envisageaient l'utilisation de Dorval.

M. Deniger: J'ai lu la décision, monsieur le ministre, si je peux vous aider. Ce qui est important, c'est l'aéroport *Toronto Island*. Les gens préféreraient l'autoparc Victoria, mais au pis aller, ils iraient à Dorval. Alors, c'est important.

Encore une fois, dans ce même contexte, vous avez fait mention, dans votre discours du 3 décembre dernier, de l'accord qui avait eu lieu entre le Royaume-Uni et le Canada, l'entente aérienne bilatérale, et je vous cite:

Malheureusement, bien peu de personnes m'ont signalé qu'elles se réjouissaient de cette entente.

Cela ne m'avait pas frappé à ce moment là, lorsque vous l'avez dit, mais par la suite, on a eu les représentants d'Air Canada qui sont venus nous parler et eux sont loin de se réjouir, monsieur le ministre. Ils prétendent qu'ils se sont fait avoir royalement dans ce dossier-là. Je me demande si vous partagez cette opinion-là d'une part. Et d'autre part, au sujet d'un dossier qui est une de mes marottes ces temps-ci, est-ce que le Canada a l'intention, par l'entremise de votre ministère, d'ouvrir bientôt les négociations bilatérales avec les Indes pour

[Traduction]

million dollars for general aviation equipment and, second, a few million dollars for specialized STOL aircraft equipment on a cost recovery basis. We will probably be making some proposals for Victoria and Dorval at the same time, since it will be necessary. Matters are less clear in this case. We will likely conclude by telling the commission that as your two difficulties have been dealt with, it is up to you to choose a carrier since the rest of the operation requires his presence.

Mr. Deniger: You know that when the commission's Air Transport Committee made its decision, the three members were Mr. Roberge, Mr. LaBorde and the third whose name I do not remember. Mr. LaBorde is no longer with the commission; Mr. Roberge is on the point of resigning. I think the applicants would appreciate it if your letter reached the commission before the commissioners who handled the file have all departed so that the whole procedure will not have to be repeated a second time.

Mr. Pepin: Yes. I think that Mr. Roberge will be staying for as long as is required for decision.

Mr. Deniger: That is good news. He is my former employer, you know; I have a great deal of esteem for Mr. Roberge. He is a good teacher.

Let us assume that a service will be offered from the Victoria STOLport, for example. I would like to know what relationship you envisage between such a STOL service from Victoria Park and a possible flight transfer from Dorval to Mirabel?

Mr. Pepin: There is no doubt that if the service is with Dorval... I do not have detailed knowledge about this subject but at first glance the proposal is less attractive than with Victoria. But I have been told that in the presentations made by the applicants, and Mr. McLeish will correct me if I am wrong, some did consider using Dorval.

Mr. Deniger: I read the decision, Mr. Minister, if I can be of any help to you. The important airport was the Toronto Island one. There was a preference for the Victoria parking lot, Dorval would be acceptable as the second best solution.

In the speech you made last December 3, you referred to the bilateral air agreement concluded between the United Kingdom and Canada and you said, I quote:

Unfortunately, very few people have indicated to me their pleasure at hearing of this agreement.

This did not strike me at the time, when you said it, but we heard later from representatives of Air Canada and they are far from being happy, Mr. Minister. They claim that they have really been had. I would like to know whether you share their opinion. With reference to another matter I have been following with some interest lately, I would like to know whether Canada intends to begin bilateral negotiations soon with India in order to authorize Air India landings at Mirabel and thus increase the volume of passengers at this airport?

[Text]

permettre à Air India d'atterrir à Mirabel et ainsi d'accroître le volume de passagers qu'on aurait à Mirabel?

• 1645

M. Pepin: Alors, j'ai l'accord bilatéral avec les Anglais d'Angleterre; c'était une discussion qui marchait depuis passablement de temps quand je suis entré au dossier. J'ouvre une parenthèse pour dire que je m'intéresse beaucoup à ces accords bilatéraux aériens. Le négociateur anglais avait une attitude extrêmement exigeante et ce que je voulais dire dans la phrase que vous avez citée, c'est que cette attitude-là était consolidée, appuyée, renforcée par l'opinion de bien des Canadiens de l'Ouest du Canada en particulier qui auraient voulu qu'on ouvre toutes grandes les portes aux transporteurs anglais. Alors, les portes sont restées passablement ouvertes, mais on les a resserrées un tout petit peu, on a réussi un petit peu *in extremis* à les resserrer. C'est pour cela que je disais dans la citation que vous avez faite que je n'ai pas eu beaucoup de félicitations de gens qui se sont réjouis de cet accord-là après l'avoir, semble-t-il, souhaité si ardemment. Tout cela pour dire que l'accord final est convenable, très favorable aux transporteurs anglais. Mais, M. Taylor vous a sûrement dit qu'il a bien l'intention de donner aux transporteurs anglais toute la concurrence qu'ils méritent.

M. Deniger: Quant à *Air India*, monsieur le ministre?

M. Pepin: Je suis au courant de la demande d'*Air India*. Nous avons des négociations présentement avec la Roumanie, avec les Anglais, avec les Américains, mais je ne sais pas si *Air India* est en route. Where are we with respect to India?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman.

With respect to *Air India*, we are prepared later this year to meet with the Indian representatives, but we expect the negotiations to take on some added complexity as a result of the fifth freedom rights that were granted by the United Kingdom to *Air Canada*. So it will no longer be simply to deal with third and fourth freedoms with *Air India*; it will be a more balanced package of rights and routes that are mutually satisfactory to both parties. But we expect later this year.

M. Pepin: Je note au bas de la page qu'il y a deux négociations qui sont particulièrement importantes, c'est celle avec les Américains et celle avec la République fédérale allemande. Il y en a une autre qui commence le mois prochain avec la Roumanie, et je vous le dis, parce qu'ils sont intéressés à venir à Mirabel.

M. Deniger: Je dois vous avouer, monsieur le ministre, qu'il me semble qu'il y a moins de monde en Roumanie qui serait intéressé à venir ici qu'aux Indes. Si j'avais une liste de priorités, je préférerais qu'on se dépêche à négocier avec les Indes. Surtout que l'ambassadeur qui est ici est l'ancien ministre des Transports des Indes et c'est une personne qui est fortement au courant du dossier.

[Translation]

Mr. Pepin: Concerning the bilateral agreement with the British, discussions had been going on for some time when I entered into the picture. Let me say in passing that I am very interested in these bilateral air agreements. The British negotiator was extremely demanding and what I meant by the sentence you quoted was that this attitude was consolidated and reinforced by the opinion of many Western Canadians in particular who wanted us to open our doors wide open to British carriers. Though the doors did remain fairly wide open, we did succeed at the last moment in shutting them a bit. This was why I said in my speech that I did not hear many expressions of pleasure at the agreement from those who seemed to have desired it most ardently. The agreement is very favourable to the British carriers but I am sure Mr. Taylor told you that he intends to give them all the competition they deserve.

Mr. Deniger: What about *Air India*, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I am aware of the *Air India* application. We are now engaged in negotiations with Romania, with the British and the Americans but I do not know whether things have got underway with *Air India*. Où en sommes-nous en ce qui concerne l'Inde?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Merci, monsieur le président.

Concernant *Air India*, nous sommes disposés à rencontrer les représentants Indiens plus tard cette année mais nous croyons que les négociations vont devenir plus complexes en raison des droits sur la cinquième liberté accordée par le Royaume-Uni à *Air Canada*. Donc, ce ne sera plus une question simple que de régler les troisième et quatrième libertés avec *Air India*; il faudra se mettre d'accord sur un ensemble de droits et d'itinéraires acceptables aux deux parties. Nous allons commencer plus tard cette année.

Mr. Pepin: Let me note that there are two negotiations which are particularly important, those with the Americans as well as with West Germany. Negotiations will also be starting next month with Romania. I mention this because they are interested in landing at Mirabel.

Mr. Deniger: I think, Mr. Minister, that there are less people in Romania interested in coming here than in India. If I had a list of priorities, India would be at the top. Especially when we realize that the ambassador is former Minister of Transport and is therefore very well informed about this question.

[Texte]

Une petite question, monsieur le ministre, que vous n'avez pas encore touchée aujourd'hui. Et je vais faire vite. Le 3 décembre dernier vous disiez encore, et là je parle de la fameuse controverse sur la tarification de la Passe du Nid du Corbeau, vous avez indiqué, et je cite:

A mon avis, la création d'une commission de négociation se révélerait utile.

Je me demande, monsieur le ministre, pour ma part, je pense que ce serait encore utile, mais est-ce que le dossier est mort, quant à vous, parce qu'il y a une absence de consensus ou est-ce que vous espérez encore qu'il y aurait un consensus quelconque dans ce dossier?

M. Pepin: Comme vous le savez, j'ai travaillé très fort pour aider ceux qui, dans l'Ouest, et ils sont nombreux, voudraient une modernisation de ce tarif de la Passe du Nid du Corbeau. Un certain vendredi, je ne me rappelle plus exactement de la date, le premier ministre du Canada s'est levé en Chambre pour dire que nous réouvriions la question du Crow seulement quand les gens de l'Ouest se seront exprimés d'une façon plus forte qu'ils l'avaient fait jusqu'à maintenant, plus claire qu'ils l'avaient fait jusqu'à maintenant.

• 1650

Alors, il y a des gens dans l'Ouest qui vont relever ce défi-là et qui vont essayer de présenter au gouvernement du Canada quelque chose de plus fort que ce qui existait au moment où le premier ministre a parlé.

Il est inutile de vous dire que je suis impénitent, que les opinions que j'ai, je les garde, je les conserve, dans ce sens que ma préoccupation, c'est la qualité du transport ferroviaire pour les gens de l'Ouest du Canada. Voyant la croissance extraordinaire du trafic sur la voie principale maintenant, il y a lieu de se préoccuper, et il y en a plusieurs ici d'ailleurs qui le font, de l'avenir du transport du grain dans cette conjoncture-là. Si le trafic sur la voie principale est considérable et continue d'augmenter de la façon dont il le fait maintenant pour le soufre, pour la potasse, pour le charbon et pour le blé lui-même, eh bien, un jour ou l'autre, il va falloir nécessairement construire les grands ouvrages et cela suppose la construction du tunnel du Castor et le déboulement de la voie d'Edmonton à Red Pass.

M. Deniger: Et l'achat d'équipement de locomotives et de wagons.

M. Pepin: C'est cela.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back, Mr. Minister, to two particular areas. One is Canadian National's involvement in Cast. Before I do that, however, I would like to draw to the minister's attention the response to some questions with respect to the surcharge on diesel bunkers for Canadian flag ships, which I raised in the House on March 25. In part, the Minister of Finance, to say the least, seemed somewhat confused. The minister was sitting there and paying very close attention to the Minister of Finance's response, and because of the implica-

[Traduction]

One quick question, Mr. Minister, about a subject that has not been raised today. On December 3 you said in reference to the controversial Crowsnest Pass rates, and I quote:

I believe that the creation of a negotiating commission would prove to be useful.

I personally believe that this would still be useful but do you consider the matter to be dead in view of the absence of consensus or do you still hope that some consensus may be reached?

Mr. Pepin: As you know, I have worked very hard to help those in the West, and there are many of them, who are in favour of modernizing the Crowsnest Pass rates. One Friday, and I do not remember exactly the date, the Prime Minister of Canada got up in the House to say that we would reopen the Crowsnest question only when the inhabitants of the West had made their views known more clearly and more strongly than they have done up until now.

So there are some people in the West who are going to rise to the challenge and who are going to try to present to the government something stronger than what existed at the time of the Prime Minister's speech.

It goes without saying that I am unrepentant, that I still hold the same opinion, and that my concern is the quality of rail transport for Western Canadians. Given the extraordinary growth in traffic on the main track, there are a number of people here who are concerned about the future of grain transportation in this situation. If traffic on the main track is substantial and continues to increase at its present rate for sulphur, potassium, coal and wheat itself, then sooner or later we will have to undertake major projects such as the construction of Beaver tunnel and double tracking from Edmonton to Red Pass.

Mr. Deniger: And purchase equipment for locomotives and other railway cars.

Mr. Pepin: That is correct.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à deux questions particulières, monsieur le président. L'une concerne la participation du Canadien National dans Cast. Avant d'aborder cette question, cependant, je voudrais porter à l'attention du ministre la réponse que j'ai reçue à certaines questions concernant la surcharge sur les combustibles diesels de sortes pour les navires qui battent pavillon canadien, question que j'ai soulevée à la Chambre le 25 mars. Le ministre était pour le moins confus. Vous étiez là et vous écoutiez avec beaucoup d'attention la réponse du

[Text]

tions, which I am sure the minister is fully aware of with respect to this question, Mr. Chairman—and I will not read the exchange between myself and the Minister of Finance into the record because it is lengthy; I would just give the reference for those who care to look it up—I wonder whether the minister would care to explain the very apparent contradiction in the Minister of Finance's position. In one breath, he said it was not the intention of government to promote inequities in costs in transport modes in Canada, and in the very next breath he said it was his clear intention, rather than to make Canadian flag ships competitive with foreign flag ships.

In other words, what advice are you giving him?

Mr. Pepin: We are giving him the advice that it is a very serious matter.

Mr. Forrestall: To say the least.

Mr. Pepin: To say the least.

Mr. Forrestall: Four billion dollars worth.

Mr. Pepin: There are different aspects of it that are difficult for a department to accept without qualification. For example, the situation of other transporters in Canada as compared to the marine transporter will, of course, be more advantageous. If they pay the domestic price, and I am talking about railroads, railways and trucks, of course they will have an advantage over the marine people, who will now, under this legislation, have to pay the international price. So we are bringing all these arguments, all these facts, to the Minister of Finance's attention.

Mr. Forrestall: You are a truly wonderful man, Mr. Minister; there is no question about that. But what the hell are you going to do about it? Good God, for the Minister of Finance to vaguely suggest—

Now just a minute, Mr. Chairman. Just a minute, Mr. Minister. The Minister of Finance vaguely suggests that we delay this for two or three weeks while we hear more arguments from the industry involved. The question is very simple: Is it the intention of government, by way of policy, to screw the Canadian flag ship operators in this country vis-à-vis trucking, rail, air? Now you cannot have it both ways. I suspect they do not give a damn. It costs them \$30 million a year, and to suggest that this does not impair their competitive position has got to be nonsense. I know there is a difficulty in working out an appropriate formula, but what is your philosophy? Do you want them acting in some degree of equity with other Canadian modes of transportation, or do you not?

Mr. Pepin: This started, as you may well know, as an effort to take away an advantage that other foreign carriers were taking in Canada, either in purchasing bunker oil or in purchasing air fuel. So that was the original intent. As you well know—I will not teach you the subject—what was happening was that companies were selling to international carriers at the international price and pocketing the difference.

[Translation]

ministre des Finances, à cause des répercussions que vous connaissez très bien. Je ne vais pas lire mes commentaires et ceux du ministre des Finances, parce qu'ils sont longs, monsieur le président. Je vais simplement citer la référence pour ceux qui s'y intéressent. Je me demande si le ministre voudrait bien expliquer la contradiction évidente dans la position du ministre des Finances. D'une part il a dit que le gouvernement n'avait pas l'intention d'encourager les inégalités de coûts parmi les divers modes de transport au Canada, et d'autre part il a dit qu'il avait l'intention de rendre les navires battant pavillon canadien compétitifs avec les navires battant pavillon étranger.

Autrement dit, je voudrais savoir quels conseils vous lui donnez?

M. Pepin: Nous lui disons qu'il s'agit d'une question très sérieuse.

M. Forrestall: Pour le moins.

M. Pepin: Pour le moins.

M. Forrestall: D'un projet qui vaut 4 milliards de dollars.

M. Pepin: La question comporte plusieurs aspects et il est difficile pour un ministère de les accepter sans réserve. Par exemple, la situation des autres transporteurs au Canada par rapport aux transporteurs maritimes est avantageuse. Si les compagnies de chemin de fer et les camionneurs paient le prix interne, il est évident qu'ils auront un avantage par rapport à l'industrie maritime, qui, en vertu de ce projet de loi, aura à payer le prix international. Nous attirons tous ces facteurs à l'attention du ministre des Finances.

M. Forrestall: Vous êtes vraiment un homme remarquable, monsieur le ministre; cela ne fait pas de doute. Mais qu'avez-vous l'intention de faire? Pour l'amour du ciel, l'idée que le ministre des Finances insinue vaguement...

Un instant, monsieur le président, un instant, monsieur le ministre. Le ministre des Finances insinue vaguement que nous retardions la décision pendant deux ou trois semaines afin d'écouter davantage d'arguments de la part de l'entreprise en question. La question est très simple: Le gouvernement a-t-il l'intention d'adopter une politique qui vise à avantager les amateurs de navires qui battent pavillon canadien par rapport aux entreprises de camionnage, aux chemins de fer, et aux sociétés aériennes? Il faut choisir. Je soupçonne que ces entreprises s'en foutent. Cette initiative leur coûte 30 millions de dollars par an, et il est aberrant de faire valoir que cela ne nuit pas à leurs positions compétitives. Je sais qu'il est difficile de trouver une formule adéquate, mais quelle est votre stratégie? Voulez-vous, oui ou non, qu'ils soient placés au même niveau que les autres modes de transport au Canada?

M. Pepin: Comme vous le savez peut-être, cette initiative visait à retirer aux transporteurs étrangers au Canada l'avantage dont ils bénéficiaient pour l'achat de pétrole de soute ou de combustible pour les aéronefs. C'était l'intention au départ. Comme vous le savez—ce n'est pas moi qui vous apprendra quoi que ce soit dans ce domaine—les sociétés vendaient à

[Texte]

So it is normal for the Minister of Finance to move in these instances, to try to rectify a situation as undesirable as that one. Right?

Mr. Forrestall: I trust you more than I do him. He obviously, does not understand it.

Mr. Pepin: He has to find a way to balance these two objectives. He has found a way to balance the first one, but not the second one. He has one more month to do it. So, we will keep on making representations.

Mr. Forrestall: Where do you want to wince up? Do you want to wind up with Canadian flag carriers, either your planes or ships, on a par, on an absolute level at world price, and thus impair their competitive position, or do you want to, as the Minister of Energy, Mines and Resources states—you people have been hollering about it for months—keep us somewhat below the world price so that we will retain the competitive dogs?

You are throwing out the baby with the bath water and it does not seem to be difficult.

Mr. Pepin: I am aware of that.

Mr. Forrestall: A correct formula is difficult, there is no question about that. It is the principle I am concerned about.

Mr. Pepin: The principle must be reconciled and I am talking mostly about the air mode now. The eagerness on my part to appropriate Canadian carriers is tempered by a number of international air agreements that we have with other countries. We are not supposed to discriminate by way of price against the countries with whom we have these agreements.

Mr. Forrestall: They have been discriminating for seven years. You did not react when the North Atlantic Assembly collapsed—a damnable resolution.

Mr. Pepin: We all understand each other. There are a number of conflicting factors in this situation, and our poor Minister of Finance has to find a way to protect the interests . . .

Mr. Forrestall: Tell me, are you helping him?

Mr. Pepin: We are trying.

Mr. Forrestall: Are you helping him from a positive point of view with respect to Canadian flag operators?

Mr. Pepin: I will not ask you for the definition of positive, I will presume it is the right one, and I will agree with what you say.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, could I then turn to . . .

Mr. Pepin: A department with a responsibility like the Department of Transport or Industry, Trade and Commerce, in other matters, moves in regularly in matters of budget, for example, to make its view strongly known by the Minister of Finance when he makes these decisions. This is par for the course really. So we are doing what is par for the course.

[Traduction]

d'autres transporteurs internationaux au prix international et empochaient la différence.

Il est donc normal que le ministre des Finances essaye de corriger une situation si peu désirable. N'est-ce pas?

M. Forrestall: J'ai plus de confiance en vous qu'en lui. Il est évident qu'il ne comprend pas la situation.

M. Pepin: Il doit réussir à équilibrer les deux objectifs. Il a réussi à équilibrer le premier objectif, mais pas le deuxième. Il lui reste un mois pour le faire. Nous allons continuer à faire des démarches.

M. Forrestall: Où voulez-vous en venir? Voulez-vous que les navires et les avions battant pavillon canadien soient sur un pied d'égalité au prix mondial, ce qui nuirait à leur capacité compétitive, ou voulez-vous, comme le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources le dit—ça fait des mois que vous en parlez—maintenir un prix inférieur au prix mondial afin de rester concurrentiel?

Vous jetez le bébé avec l'eau du bain sans vous poser beaucoup de questions.

M. Pepin: Je le sais.

M. Forrestall: Il est difficile de trouver la bonne solution, cela ne fait pas de doute. Ce qui me préoccupe c'est le principe.

M. Pepin: Il faudrait trouver une solution qui tient compte du principe, et je pense surtout au transport aérien. Je dois également tenir compte d'un certain nombre d'accords aériens internationaux que nous avons avec d'autres pays. Nous ne sommes pas censés faire de la discrimination en matière de prix contre les pays avec lesquels nous avons ces accords.

M. Forrestall: Il y a de la discrimination depuis sept ans. Vous n'avez rien fait quand l'Assemblée de l'Atlantique du Nord s'est écroulée—c'était une résolution détestable.

M. Pepin: Nous nous comprenons tous très bien. Il y a plusieurs facteurs contradictoires dans la situation, et notre pauvre ministre des Finances doit trouver un moyen de protéger les intérêts . . .

M. Forrestall: L'aidez-vous?

M. Pepin: Nous essayons de l'aider.

M. Forrestall: L'aidez-vous de façon positive pour ce qui est des sociétés aériennes et maritimes canadiennes?

M. Pepin: Je ne vais pas vous demander de définir le mot «positive». Je vais prendre pour acquis qu'il s'agit de la bonne, et je vais convenir avec ce que vous dites.

M. Forrestall: Je voudrais donc passer, monsieur le président . . .

M. Pepin: Il est donc normal qu'un ministère comme le ministère des Transports ou le ministère de l'Industrie et du Commerce, dans d'autres domaines, intervienne dans des questions budgétaires, par exemple, pour exprimer leur point de vue de façon énergique au ministre des Finances, lorsqu'il doit prendre ces décisions. Ce que nous faisons est tout à fait normal.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the minister raised the question of international agreements, bilateral agreements, and so on. I do not think there is very much question but what the minister is fully aware of the position of those involved—for example, the air industry, and I will quote:

The tax will also alienate foreign countries because it violates bilateral air agreements . . .

You cannot use that argument both ways.

. . . and contravenes resolutions of the International Civil Aviation Organization, to which Canada is not only a party but a founding member. It obviously opens the door to retaliation in some form. The United States, West Germany, Switzerland, Belgium and the Netherlands have already protested and undoubtedly other nations will as well.

Mr. Pepin: What are you quoting from?

The Chairman: Excuse me. I was just going to ask that question. Would you identify the material you are quoting, please.

Mr. Forrestall: I am quoting from the ATAC News Release. The minister is perfectly aware of what I was quoting from. I just cite that to reiterate the point: get off the backs of those struggling to make a dollar in the shipping industry and those struggling to make a buck, like Air Canada, in the air industry. Get off their backs. Soak hell, if you want to, out of the foreign carriers coming in and out of here. Indeed, that, if anything, should demonstrate the need for a Canadian merchant marine; if anything demonstrates it, this should.

• 1700

Mr. Pepin: Is that the kind of advice you used to give to my predecessor in the Department of Transport?

Mr. Forrestall: Sure and gave it to him late in the night. A little bit warmer on some occasions than I am giving it to you.

The difference, Mr. Chairman, of course, is that the former minister was gung-ho to get on with an obvious necessity in the Canadian infrastructure of transportation, something which the present minister and his advisers have been dragging their heels on.

Now, can I come back to Cast.

The Chairman: You have six minutes left.

Mr. Forrestall: Sixty?

The Chairman: Six. Good try, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I tend to agree with the minister. On two or three occasions, he has admonished us to not keep dragging rate structures across the horizon on the vulnerability of the port of Halifax and the recent decision by Dart and CP to leave Halifax. I agree with that. Before I leave that and go to something broader, would the minister or his surface transportation people come up with some accurate statistics indicating to the Canadian public generally the

[Translation]

M. Forrestall: Monsieur le président, le ministre a soulevé la question des accords internationaux, des accords bilatéraux, etc. Je crois que le ministre connaît bien la position des intéressés—par exemple, l'industrie aérienne, et je cite:

La taxe va aliéner les pays étrangers parce qu'elle viole les accords aériens bilatéraux . . .

Il faut choisir comment on va se servir de cet argument . . .

. . . et enfreint des résolutions de l'organisation de l'aviation civile internationale. Non seulement le Canada a-t-il signé ces résolutions, il est également membre fondateur de l'organisation. Une telle mesure invite évidemment des représailles d'une forme ou d'une autre. Les États-Unis, l'Allemagne de l'Ouest, la Suisse, la Belgique et la Hollande ont déjà protesté contre cette démarche et d'autres pays feront sans doute de même.

M. Pepin: Qu'est-ce que vous citez?

Le président: Excusez-moi. J'allais poser la même question. Voulez-vous identifier le document que vous citez, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Je cite le communiqué de l'ATAC. Le ministre connaît très bien le document que je cite. Je veux simplement réitérer mon point: cesser de harceler ceux qui essaient de gagner leur vie dans les industries maritimes et les industries aériennes, comme Air Canada. Faites payer très cher aux transporteurs étrangers, si vous le voulez. Cette situation devrait démontrer le besoin pour une marine marchande canadienne.

M. Pepin: Est-ce le genre de conseil que vous donniez auparavant à mon prédécesseur dans le ministère des Transports?

M. Forrestall: Bien sûr, et je le lui ai donné tard la nuit. Parfois je lui ai donné des conseils de façon plus énergique que je le fais ici.

La différence, monsieur le président, est que l'ancien ministre était très enthousiaste de répondre aux besoins évidents de créer une infrastructure de transport au Canada, mais le ministre actuel et ses fonctionnaires tardent à prendre des mesures dans ce domaine.

Je veux maintenant revenir à la question de Cast.

Le président: Il vous reste six minutes.

M. Forrestall: Soixante?

Le président: Six. Vous avez vraiment essayé, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai tendance à être d'accord avec le ministre, monsieur le président. A deux ou trois reprises, il nous a reproché de ne pas mentionner constamment les échelles de tarifs pour ce qui est de la vulnérabilité du port de Halifax et de la décision récente de la Dart et de CP de quitter Halifax. Je suis d'accord. Avant de passer à une question plus large, je voudrais demander au ministre où à un de ses fonctionnaires de nous donner les chiffres exacts sur le temps qu'il fallait

[Texte]

length of time it used to take, say, 10 years ago to move a container from Halifax to Montreal and the length of time it takes today? I think you will find in that an economic reason; you will find some substantial justification for Dart's involvement with CP in the removal of that service to the port of Montreal. However, that is not the point. The point is much broader, and the minister and I have discussed this.

Some years ago, I intervened, as an intervener, in front of the Canadian Transport Commission and later on in front of the Federal Court of Canada in respect of the appeal against the decision by CTC, all of which was unsuccessful. But let me remind the minister that that grew out of the fear that somewhere down the road the users of Canadian National Rail services between Halifax and Montreal and westward could not or would not always be able to depend upon Canadian National for equitable and fair service. People have left the port of Halifax because they are terrified of dealing with Canadian National. They cannot trust them. Regrettably mistrust, or distrust, of Canadian National is a growing phenomenon in Atlantic Canada. Indeed, as with CP in the west when it was "damn the Canadian Pacific" for every major catastrophe that happened in the west, whether it was stubbing your toe or whatever, the same phenomenon is developing in eastern Canada, "damn CN".

Now, very specifically, it would be encouraging if the minister could at least admit, on the basis of what has happened in the last three or four weeks, that there is an apparent possibility of serious commercial conflict so long as Canadian National retains its interest in Cast, retains its interest in Halterm and continues to hold any users of the port of Halifax captive with respect to inland traffic.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I can only agree. There is a possibility . . .

Mr. Forrestall: Do not elaborate on that because you will find some way of philosophizing your way out of it.

Mr. Pepin: I will. You are a thoughtful man and I am sure you have given it all the attention needed but I would like to give you my own perceptions as rapidly as I can.

The first thing is: my view of Crown companies in Canada is a favourable one. It is a very favourable one. I am not a reluctant admirer. I am not a reluctant participant in this. Canada is a country that is both developing and developed—you knew I was going to say that but I will repeat it just rapidly, for your mother and mine. Consequently there are a number of big things in this country that can only be done by government in that fashion, in that indirect fashion. I do not want to belabour it, but that is a strong conviction that I have.

• 1705

Another perception that I have which I acquired when I was Minister of Industry, Trade and Commerce is on international trade.

[Traduction]

compter il y a 10 ans pour faire transporter un conteneur de Halifax à Montréal et le temps qu'il faut compter maintenant. Je crois que vous allez constater qu'il existe une raison économique. Vous allez constater qu'il existe une justification considérable pour la participation de la Dart avec le CP dans le transfert de ce service au port de Montréal. Cependant, le problème est beaucoup plus large et le ministre et moi-même avons discuté de cette question.

Il y a plusieurs années, j'étais intervenant devant la Commission canadienne des transports et plus tard devant la Cour fédérale du Canada concernant l'appel d'un jugement de la Commission canadienne des transports. Tous ces efforts ont été infructueux. Mais je voudrais rappeler au ministre que tous ces efforts découlaient de la crainte qu'à l'avenir les usagers des services ferroviaires du Canadien National entre Halifax et Montréal et à l'Ouest ne pourraient pas toujours compter sur le CN pour un service juste et équitable. Des entreprises quittent le port de Halifax parce qu'ils craignent énormément d'avoir à faire affaire avec le Canadien National en qui ils n'ont pas confiance. Malheureusement, la méfiance à l'égard du Canadien National est un phénomène croissant dans les provinces de l'Atlantique. C'est comme la situation qui existait dans l'Ouest où l'on avait tendance à blâmer le Canadien Pacifique pour chaque catastrophe importante, ou pour quoi que ce soit. Le même phénomène commence à se répandre dans l'Est du pays: l'on a tendance à blâmer le CN.

Ce serait donc encourageant si le ministre admettait au moins, suite à ce qui s'est passé depuis 3 ou 4 semaines, qu'il existe une possibilité de conflit commercial sérieux tant que le Canadien National garde sa participation à Cast, garde sa participation à Halterm et continue de garder en captivité tous les usagers du port d'Halifax pour ce qui est des transports internes.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je ne peux que convenir. Il existe une possibilité . . .

M. Forrestall: Ne donnez pas plus de détails parce que vous allez finir par vous en sortir en faisant appel à la philosophie.

M. Pepin: Je vais quand même donner des détails. Je suis certain que vous avez réfléchi beaucoup à la question, mais je voudrais vous donner mes points de vue aussi rapidement que possible.

Tout d'abord, je favorise les sociétés de la Couronne au Canada. Je suis même très en faveur de ces sociétés de la Couronne, je ne suis pas un participant réticent. Le Canada est un pays qui est en même temps développé et en voie de développement. Vous saviez que j'allais le dire, mais je vais le répéter rapidement, pour votre mère et pour la mienne. Par conséquent il y a un certain nombre de projets importants dans ce pays qui ne peuvent être réalisés que par le gouvernement de cette façon indirecte. Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais c'est une de mes grandes convictions.

J'ai également acquis une certaine perception du commerce international lorsque j'étais ministre de l'Industrie et du Commerce.

[Text]

Mr. Forrestall: Yes, let us go to the UNCTAD arrangements on the intermodal convention and then . . .

Mr. Pepin: No, I am talking about trade. Just one sentence: Trade is a complex operation, a series of operations; it is very difficult, almost impossible, in present international trade, to be in only one operation, I repeat to be in only one operation. Every country of the world in one way or the other is going the way of the Japanese trading houses, and that is the position in which we are. This is where CN comes in. In other words, if they want to do their job as railroaders they have to be involved in other parts of the transportation world, the transportation and trading universe, because otherwise they are going to be passed by.

Mr. Forrestall: Let them buy casts and put them under Canadian flags but . . .

The Chairman: This is your final question, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: . . . the other development that may force CP's hand, Mr. Chairman, is that Canada is at present in the final stages of approval of a multimodal transport convention approved in the UN last year. The convention, as the minister is aware, sets up a regime for facilitating international trade, mainly a container, by creating a new legal regime which only large transportation interests such as the national railways in Canada could participate in. The transcontinental capacity brought about by the presence of these two railways, along with their multimodal capacity, means that they alone in practice in all likelihood will be the only ones in a position to originate movement ex-Canada from anywhere in Canada. Certainly the truckers are not large enough or sufficiently well organized to get into this.

So I just wonder about this massive captivity that is about to take place. And I wonder if the minister philosophically is satisfied with our participation in this. It has many positive features, no question about that, but I wonder whether or not we know enough about its impact on the private sector and whether the capacity to effect good service, balanced service, structured service, throughout Canada is going to be served by our going into this. And I demonstrate this by the Port of Halifax's vulnerability. I use that and I go back to that. We are vulnerable; we are captive; so are so many other vital areas of commerce and free enterprise in Canada. What is happening to us?

Mr. Pepin: I am sorry, I did not catch your last . . .

Mr. Forrestall: Why are we losing control? The railways will be the only ones able to move goods once we enter into this, if they want to talk about containers. They will be the only ones capable of moving containers from anywhere in Canada overseas, or to bring them from overseas to anywhere in Canada. You will exclude the truckers. Look at the trouble

[Translation]

M. Forrestall: Oui, parlant des arrangements de la CNUCED quant au pacte intermodal et ensuite . . .

M. Pepin: Non, je parle du commerce. Une seule phrase: le commerce est une opération complexe, une suite d'opérations; il est très difficile et même presque impossible de n'avoir qu'une opération dans le cadre du commerce international actuel; je répète, de participer à une seule opération. D'une façon ou d'une autre; tous les pays du monde suivent l'exemple des maisons de commerce japonaises; c'est notre position également. C'est ainsi que le CN entre en ligne de compte. Autrement dit, si le CN veut faire son travail comme chemin de fer, il faut qu'il participe à d'autres domaines du monde des transports, du monde des transports et du commerce, parce qu'autrement il sera dépassé.

M. Forrestall: Ils peuvent acheter Cast et en faire une entreprise canadienne, mais . . .

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: . . . l'autre facteur qui pourrait forcer CP à agir, monsieur le président, c'est le fait que le Canada en est actuellement aux dernières étapes d'approbation d'un pacte de transport multimodal approuvé au cours de la dernière année par l'ONU. Comme le ministre le sait, ce pacte établit un régime visant à faciliter le commerce international surtout le commerce par conteneur, en créant un nouveau régime juridique auquel seuls les grands intérêts de transport comme les chemins de fer nationaux du Canada pourraient participer. La capacité transcontinentale de ces deux chemins de fer, avec leur capacité multimodale signifie qu'en pratique ces deux sociétés seront probablement les seules à pouvoir offrir des services de transport vers l'extérieur du Canada. Il est évident que les sociétés de camionneurs ne sont pas suffisamment importantes ni suffisamment bien organisées pour se lancer dans ce domaine.

Je me pose donc des questions au sujet de cette emprise massive qui va avoir lieu. Je me demande également si le ministre est satisfait du point de vue philosophique de notre participation. Il n'y a aucun doute que ce pacte comporte beaucoup d'aspects positifs, mais je me demande si nous connaissons suffisamment bien son incidence sur le secteur privé et si notre participation aura un effet positif sur notre capacité d'offrir un bon service équilibré et structuré à travers le Canada. A titre d'exemple, je citerais la vulnérabilité du port d'Halifax. Je m'en sers, et je reviens là-dessus. Nous sommes vulnérables; nous sommes captifs; il est de même pour beaucoup d'autres régions d'importance vitale pour le commerce et la libre entreprise au Canada. Qu'est-ce qui nous arrive?

M. Pepin: Je m'excuse, je n'ai pas bien compris votre dernière . . .

M. Forrestall: Pourquoi perdons-nous le contrôle? Si nous participons à ce pacte, s'ils veulent parler de conteneurs, les chemins de fer seront les seuls à pouvoir transporter des biens. Ils seront les seuls capables de déplacer des conteneurs de divers endroits au Canada vers l'étranger ou de les amener de l'étranger à divers endroits au Canada. Les camionneurs

[Texte]

you have in front of you now with respect to the west coast trucking interests, just on this very question.

Mr. Pepin: You are projecting into the future.

Mr. Forrestall: I am projecting absolute captivity to the two major national railways, and the absolute vulnerability of points like Trois-Rivières, Quebec, Halifax, Saint John, to wherever the national railways would care to base their operations, their water-borne operations.

Mr. Pepin: That is a line of thinking that has not reached me yet. I am sorry about that. I thought myself that the railways, the CN and the CP, would find their ways in these setups, in these institutions that have been created now. I did not think that they were going to dominate them to the point that you seem to say they will. I am sorry; you will have to educate me further.

Mr. Forrestall: What happens if you sign the agreement?

Mr. Pepin: Which agreement are you talking about?

Mr. Forrestall: The United Nations one, the multimodal transportation convention.

Mr. Pepin: We have not signed it yet, and there is still tremendous debate in Canada on the subject. Can we come back to it, talking more directly about the deepsea fleet?

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Our next questioner is Mr. Fisher.

• 1710

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, Mr. Minister, I understand you have a comment to make on the Grange report and I am going to want to hear that in a minute, if I may. But before I get to that I would like to refer back to a discussion we had in this committee with Dr. Bandeen when he was here. I asked him, following a newspaper report, and Dr. Bandeen confirmed that he has approached you to limit the liability the CN will face, when it has an accident with dangerous goods, to a \$150 million ceiling.

I asked Dr. Bandeen why he wanted to place that limit and that particular figure on the ceiling and he gave me two reasons. First of all he indicated that he was concerned about the cost of insurance for CN for carrying dangerous goods, and when I pursued him on that and asked him to give us some details he indicated that CN pays \$1.5 million for \$150-million insurance; he further indicated that each \$50-million jump beyond that would be cheaper, but he was not sure how much higher he could go. The cost to \$100 million, if I remember correctly, was \$1.2 million, and the next \$50 million cost the railroad \$300,000. He thought it would continue to decrease in this fashion. He stressed that the cost of this insurance was going to add to his rates to such an extent that he would have to start turning down customers or his rates would become disincentives for carrying these goods on the railroad.

The second reason he gave was that other modes have limits; he felt that if others are going to enjoy such limits, then he should be able to as well. Now I personally did not agree with either of his reasons. I thought that the \$1.5 million he

[Traduction]

seront exclus. Pensez donc aux problèmes que vous avez déjà maintenant par rapport aux intérêts de camionnage de la côte Ouest, à ce même sujet.

M. Pepin: Vous prévoyez l'avenir.

M. Forrestall: Je prévois qu'on sera absolument captif des deux grands chemins de fer nationaux, et que certains endroits comme Trois-Rivières, Québec, Halifax, Saint-Jean, seront à la merci des chemins de fer quant au choix de leur base d'opérations maritimes.

M. Pepin: C'est un argument qu'on ne m'avait pas encore présenté. Je le regrette. Personnellement, je croyais que les chemins de fer, le CN et le CP, se retrouveraient dans le cadre de ces arrangements, de ces institutions qui ont maintenant été créés. Je n'ai pas pensé qu'ils allaient les dominer au point que vous semblez craindre. Je m'excuse; il faudra que vous me donniez plus de renseignements.

M. Forrestall: Qu'arrivera-t-il si vous signez cet accord?

M. Pepin: De quel accord parlez-vous?

M. Forrestall: L'accord des Nations Unies, le pacte des transports multimodaux.

M. Pepin: Nous ne l'avons pas encore signé, et les débats à ce sujet sont encore très vifs au Canada. Est-ce qu'on pourrait y revenir, et parler plus directement de la flotte hauturière?

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Le suivant à poser des questions sera M. Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Je crois savoir que vous avez un commentaire à faire sur le rapport Grange et j'aimerais bien l'entendre dans un instant, si vous le permettez. Toutefois, j'aimerais d'abord rappeler une discussion qui a eu lieu au comité lors du témoignage de M. Bandeen. Je lui avais alors demandé de confirmer un article de journal; M. Bandeen a confirmé qu'il vous aurait demandé de limiter la responsabilité du CN à 150 millions de dollars dans le cas d'un accident mettant en cause des matières dangereuses.

Je lui ai demandé pourquoi il voulait limiter la responsabilité et pourquoi il avait choisi ce plafond. Il m'a donné deux raisons. Premièrement, les assurances s'appliquant au transport des matières dangereuses reviennent très cher au CN. Je lui ai demandé de préciser et il m'a expliqué que le CN paie une prime de 1.5 million de dollars par an pour une couverture de 150 millions de dollars. Il a indiqué que la prime pour chaque tranche de 50 millions de dollars de couverture en sus reviendrait moins cher mais il doutait que le CN puisse se les permettre. Une prime de 1.2 million de dollars assure 100 millions de dollars et une prime de 50 millions de dollars supplémentaires coûterait \$300,000 à la compagnie de chemins de fer. Les primes s'en vont en décroissant de cette façon. Il a souligné que le prix des assurances ferait augmenter tellement les tarifs qu'il faudrait refuser des marchandises, sans quoi les tarifs seuls décourageraient les clients.

Deuxièmement, il m'a dit que d'autres compagnies de transport avaient une responsabilité limitée. Le CN, à son avis, devrait avoir le même droit que les autres compagnies à des plafonds semblables. Personnellement, je ne pouvais partager

[Text]

described in his operation was not a large figure, and I also thought that if we are making a mistake with other modes then we should not repeat that mistake with him. We should instead examine our policies with the other modes.

I am worried because I think that the question of putting a ceiling on here makes our situation a lot more inflexible. I think the ceilings get fixed, whereas the insurance rates and the maximums a company can get to insure itself for carrying these kinds of goods will always float upward as costs in other areas float upward. It seems to me we have a pretty specific example of the problems of putting these ceilings on with that incident Mr. Mazankowski later pointed out to Dr. Bandeen in a different context. A boat hit a bridge out in Vancouver, and now the CNR is going to pay for the boat's mistake instead of the boat owner doing so. I would not like to see the same principle applied to the cartage of dangerous goods by railroads across Canada. I do not see why the public should ultimately be faced with the costs above \$150 million. Granted, I still do not see why the public should be faced with the cost of paying when the railroads make a mistake.

Dr. Bandeen came in and gave us a very impassioned plea when he was here not to force Canadian National to pay for public policy. His opening statement in his annual report was directed very strongly in that direction, and I would like to turn around and make an equally impassioned plea to CN not to force the Canadian people to pay for his mistakes. So I understand that Canadian National has come to you and made this request to have a ceiling on its insurance liabilities, and I would like to oppose that request here, as I did with him when he appeared.

• 1715

You told us earlier, Mr. Minister, that you have a report on the Grange. If you could give us that, I would appreciate having it.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I am much more comfortable with the first than with the second question. On Grange, I just wanted to agree with all of you that it was an interesting report, but I wanted to qualify that statement by saying that it covers only one specific type of accident, and by far not the most common; on the contrary, it is an exceptional situation. So in studying what to do with it, we have to broaden the picture to look at more general safety questions. Another part of it is that Justice Grange has—I was going to say “systematically!”, but I mean “consciously— ignored the economic consequences of the recommendations he made. He says so himself in his report.

So we have presently two roads, two instruments of implementation, of the recommendations, and one is through CTC. The Canadian Transport Commission has asked the railways to show cause, as you know, why recommendations 1, 2 and 3, having to do with equipment, speed, length of train, and hot-box detectors, should not be implemented. They have; they have; and there are going to be hearings on April 21 on these first three recommendations of Justice Grange.

[Translation]

son opinion. Pour moi, 1.5 million de dollars n'est pas énorme. De plus, si nous avons fait des erreurs avec d'autres moyens de transport, nous ne devrions pas les répéter avec les chemins de fer. Nous devrions au contraire réviser nos politiques à l'égard de ces autres moyens.

La limitation de la responsabilité rend notre situation moins flexible, à mon avis. On a tendance à fixer les plafonds tandis que les primes d'assurance et les montants maximum d'assurance permises à des compagnies qui transportent ces matières augmentent toujours par rapport aux coûts dans d'autres secteurs. Un exemple très précis du genre de problème que nous poserait la limitation a été cité par M. Mazankowski et signalé à M. Bandeen par la suite. A Vancouver, c'est la compagnie de chemins de fer CN et non le propriétaire qui va devoir assumer les dommages causés par un bateau qui a heurté un pont. Je n'aimerais pas que ce principe s'applique au transport des matières dangereuses par chemins de fer au Canada. Je ne vois pas pourquoi le public aurait à assumer les coûts des tranches supérieures à 150 millions de dollars d'assurance. Bref, le public ne devrait pas payer les dommages causés par la faute des chemins de fer.

M. Bandeen nous a vivement plaidé la cause du Canadien National lors de sa comparution. Dans son rapport annuel, sa déclaration d'ouverture était très claire à cet égard. Ainsi, j'aimerais, à mon tour, plaider aussi vivement la cause du public canadien. Ainsi, le Canadien National vous a demandé de limiter la responsabilité, et j'aimerais vous faire part de mon opposition à cette proposition.

Monsieur le ministre, vous nous avez déjà dit que vous avez un commentaire à faire sur le rapport Grange. Si vous pouvez nous le faire, je vous en saurais gré.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je suis beaucoup plus à l'aise avec la première question qu'avec la deuxième. Quant au rapport, je suis d'accord avec vous, il est très intéressant mais il faut dire aussi qu'il ne porte que sur un type particulier d'accidents, de loin le moins commun et très exceptionnel. En considérant les recommandations, il faut donc considérer également des questions de sécurité plus générales. Aussi, le juge Grange néglige, j'allais dire systématiquement, mais je veux dire consciemment, les conséquences économiques de ces recommandations. Il le dit lui-même dans le rapport.

Ainsi, deux voix, deux organes de mise en vigueur des recommandations se présentent à nous, dont un est la CCT. La Commission canadienne des transports a invité les chemins de fer à démontrer pourquoi les recommandations numéro 1, 2 et 3, ayant trait à l'équipement, à la vitesse, à la longueur du train, et à la boîte de surchauffe, ne devraient pas être appliquées. Des audiences auront lieu le 21 avril au sujet des trois premières recommandations du juge Grange.

[Texte]

Mr. Mazankowski: What date was that?

Mr. Pepin: The twenty-first of April.

You may have heard, Mr. Mazankowski, that the railways have seen tremendous difficulties of all types in the implementation of these recommendations.

The second instrument we have is this advisory committee we have created. They have now had two meetings and they have another one on April 8. I have already given to the press the results of their first meeting, but already there is some movement. I would just like to indicate three areas where movement has taken place.

Transport Canada is notifying shippers of a new requirement to submit plans for controlling the escape of dangerous goods in the event of a rail accident. So from now on they will have to give away their plans to control these dangerous goods. This was not done in a very concerted fashion, I understand.

The second is that Transport Canada is preparing a proposal for the identification and employment of persons competent to perform the duties of a remedial measures inspector. The proposal will be circulated to the industry for comment. You will remember what the recommendation was: that a number of people would be assigned to be immediately despatched to a situation of this kind so that we would not have the debate over who gives orders which apparently exists in some instances.

The third movement is Transport Canada will be introducing regulations to require placards on rail cars carrying dangerous goods to be as impervious as possible to fire and weather conditions. Draft regulations will be circulated on that subject.

So I just wanted to indicate that as a consequence of this committee that has been created.

On liability for railway accidents, which is a subject Mr. Bandeen has talked to you about—and Mr. Fisher has talked to me about it also—I do not think we have yet had his formal representation, but I remember vividly that the argument he used on me was how come other modes, such as marine, for example, have such a basic liability and we do not? I have been reflecting since, and the only way I can rationalize it is what you have said, about governments having a responsibility to society as a whole and the insurance system piggybacking on that, but I have no clear-cut view to express on that. My department is going to look into it and analyse it, and I will report next time.

• 1720

The Chairman: Five minutes, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman. If I may then just make a few more comments along that line. Canadian Pacific paid out \$8 million to \$9 million for hotel bills in Mississauga, that did not include any widespread property damage; it did not include any personal injury or any deaths. It would seem to me that \$150 million could be eaten up very quickly in the event that an accident like Mississauga should, God forbid, repeat itself.

[Traduction]

M. Mazankowski: Quel jour?

M. Pepin: Le 21 avril.

Vous savez peut-être, monsieur Mazankowski, que les chemins de fer entrevoient d'énormes difficultés dans la mise en vigueur de ces recommandations.

Le deuxième de ces organes est le comité consultatif que nous avons mis sur pied. Il s'est réuni deux fois déjà et une troisième réunion est prévue pour le 8 avril. J'ai déjà communiqué à la presse les résultats de la première réunion, et, déjà, des mesures ont été prises. J'aimerais maintenant vous indiquer les trois secteurs touchés par ces mesures.

Le ministère des Transports du Canada a averti les affrétiers qu'ils devront désormais soumettre leurs plans d'urgence en ce qui concerne les matières dangereuses dans le cas où un accident ferroviaire se produisait ce qui n'était pas fait de façon concertée par le passé.

Deuxièmement, le ministère prépare une proposition en vue de nommer et d'embaucher des personnes susceptibles de pouvoir exercer les fonctions d'inspecteur de mesures correctives. La proposition fera l'objet des commentaires de l'industrie. Vous vous souviendrez que la recommandation visait à envoyer un certain nombre de personnes immédiatement sur les lieux d'un accident pour éviter de grands débats sur le choix de la personne chargée des opérations.

Troisièmement, le Ministère proposera des règlements en vue de rendre les panneaux installés sur les wagons transportant des matières dangereuses aussi résistants que possible aux intempéries et aux incendies. Le projet de règlement sera distribué plus tard.

De telles initiatives sont le résultat du travail du comité que nous avons créé.

La responsabilité en cas d'accident ferroviaire a fait l'objet de discussions entre vous et M. Bandeen et entre moi-même et M. Fisher. Toutefois, celui-ci n'a pas encore fait de démarches officielles. Cependant, je me souviens très bien de ses arguments: les autres modes de transport, comme le transport maritime, par exemple, jouissant d'une responsabilité limitée pourquoi les chemins de fer ne pourraient-ils bénéficier des mêmes avantages? Après réflexion, je ne puis que conclure que les gouvernements ont une certaine responsabilité envers la société en général, responsabilité assortie d'assurances. Néanmoins, je n'ai pas d'opinion bien claire à ce sujet. Mon ministère s'informerait et analyserait la question et je vous en ferais rapport la prochaine fois.

Le président: Cinq minutes, monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président. Si vous me permettez, j'aurais quelques commentaires dans le même ordre d'idée. Le Canadien Pacifique a déboursé entre huit et neuf millions de dollars en frais de logement à Mississauga. Ces déboursements ne comprenaient même pas les coûts en dommages-intérêts pour les blessures personnelles et les morts. Il me semble que les 150 millions de dollars d'assurance seraient dépensés très vite si un accident semblable à celui qui s'est produit à Mississauga devait se reproduire!

[Text]

I am concerned because I think these ceilings become fixed. I think costs rise and we have no way in advance of predicting what courts would do with these settlements. We end up being the insurer of last resort in these situations. At this point, I do not think that is advisable for us to do. It seems to me that we are constantly listening, and I agree with Grange on this, to the economic consequences; we do not turn around and look at the public interest often enough. I think we have an obligation to create disincentives for these accidents, and perhaps the insurance policies are one method of doing this. Liability was put into Bill C-18 that we worked on last summer. I do not see why we cannot extend it into this area as well.

Mr. Pepin: As you say, you are aware that you are running counter to developments in other modes. In marine, for example, you are aware that there is an international convention on liability for oil-pollution damage, 1969 and 1971, two of them. You are aware that we have in Canada a maritime pollution claims fund. The domestic maritime pollution claims fund will have \$100 million available, so you see in this instance, it is not only a national insurance system; it is an international insurance system, on which your national insurance system piggybacks, on which private-insurance systems piggyback, too. This is what inspired Mr. Bandeen, most probably, because he does not see a similar situation existing in railway transportation.

Mr. Fisher: Thank you for that information, Mr. Minister, but it still does not get around the basic point that we have to, first of all, create disincentives, which it seems to me, we have been doing in this legislation up to this point; secondly, we have to go to the carriers and avoid inflexible ceilings and situations like the one with the bridges, ultimately the taxpayer pays because we have not been able to increase the ceiling to keep up with rising costs. I regret that CN has to compete with international shipping conventions, but it does not compete with international shipping conventions when it is running its trains through Mississauga or out through Winnipeg, unless these conventions cover prairie schooners. I think we have to look for ways to keep our companies responsible for their own behaviour instead of giving them some kind of escape valve. If we are going to go into the maximums then we have to make them very flexible, which we have not been able to do up to this point.

Mr. Pepin: I think you are ignoring the idea of sharing the responsibility, it seems to me, but we will reflect further on it.

For example, the Government of Canada does not take insurance. Why? Because it is big enough by itself to take care of whatever disadvantages it has to face. Similarly, what you are talking about in railways or in marine transportation might be too much to ask people, however big they are, to take adequate insurance for the danger that has to be contemplated. In this instance you hedge your bets by having a sort of governmental system of insurance, and even bigger an international system of insurance. We will reflect on it.

[Translation]

Je m'inquiète car une fois les plafonds imposés, ils deviennent permanents. Les coûts augmentent et nous ne pouvons prévoir d'avance quelle décision prendraient les tribunaux. Nous devenons l'assureur de dernier recours et, à l'heure actuelle, ce n'est pas très indiqué. Il me semble, et là-dessus je suis entièrement d'accord avec le juge Grange que nous faisons toujours attention aux conséquences économiques sans tenir compte de l'intérêt public. Il nous incombe de décourager ces accidents et les polices d'assurance constituent un des moyens de protection. La responsabilité était prévue dans le Bill C-18 que nous avons rédigé l'été dernier. Je ne verrais aucun empêchement à l'introduire ici également.

M. Pepin: Comme vous le dites, vous savez que vous allez à l'encontre de la situation d'autres moyens de transport. Dans le transport maritime, par exemple, une convention internationale sur la responsabilité pour les dommages causés par les déversements de pétrole a été appliquée en 1969 et 1971. Vous savez qu'au Canada il y a la Caisse des réclamations de la pollution maritime contenant 100 millions de dollars pour payer les dommages. Ainsi, non seulement y a-t-il un système d'assurance international, mais le système national d'assurance en plus des régimes d'assurance privés. C'est cette combinaison qui a probablement inspiré M. Bandeen, ce dernier croit en effet qu'un régime semblable doit exister dans le secteur du transport ferroviaire.

M. Fisher: Merci de ces renseignements, monsieur le ministre. Vous n'avez toutefois pas répondu au point fondamental, à savoir, qu'il faut d'abord prendre des mesures de dissuasion, ce que nous avons déjà fait. Deuxièmement, il faut consulter les transporteurs à ce sujet et éviter les plafonds rigides qui mènent à des situations comme celle que j'ai citée où un bateau a heurté un pont. En dernière analyse, c'est le contribuable qui paie lorsque nous ne pouvons pas augmenter le plafond au même rythme que les coûts. Je n'aime pas que le CN ait à faire concurrence aux conférences internationales d'affrètement, mais celles-ci n'ont rien à voir avec les trains qui passent par Mississauga ou Winnipeg, à moins qu'elles ne s'occupent aussi des wagons des Prairies. Il faut veiller à ce que les compagnies restent responsables de leurs propres actions au lieu de leur offrir toujours des moyens d'évasion. Si nous leur imposons des plafonds, il faut qu'ils soient souples. Nous n'avons pas pu le faire jusque-là.

M. Pepin: Vous ne tenez pas compte du partage des responsabilités, il me semble. Néanmoins, nous allons y réfléchir davantage.

Par exemple, le gouvernement du Canada ne prend pas d'assurance. Pourquoi? Parce qu'il est assez grand pour s'occuper de ses propres inconvénients. De la même façon, ce que vous dites à propos du transport ferroviaire ou maritime, ce serait peut-être trop que de demander aux gens de souscrire à une police d'assurance couvrant les risques envisagés, même si l'entreprise est très importante. Dans ce cas, vous devez protéger vos paris en recourant à une sorte d'assurance gouvernementale et même à un régime international d'assurance. Nous allons y réfléchir.

• 1725

Mr. Fisher: There is one last point I would point out, . . .

M. Fisher: Une dernière observation.

[Texte]

The Chairman: Quickly, please.

Mr. Fisher: . . . you are quite right on that, and yet at the same time if we go through the Grange inquiry, Grange describes, I believe—it is a phrase he uses—an error of laxity on the CP's part when this particular train was put together and run from London to Toronto on that night. In the event, hypothetically, that the costs had come over some ceiling then the Canadian people would be sharing the cost of that laxity. That is what I find difficult to swallow. I am not particularly sure we put up enough disincentives in other areas to be able to justify what you have described as sharing, so I hope when you reflect that you will look at the whole range of disincentives and if they are not sufficiently strong then maybe we can use insurance liability as a quick cure.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher. You would like to be on the second round, would you? I shall accommodate you.

Before proceeding to Mr. Mazankowski, I would propose that the committee hear Mr. Mazankowski, following which we adjourn for dinner, and that when we come back at 8 p.m. we will hear Mr. Harquail, followed by Mr. Skelly, Mr. Ellis and Mr. McKnight. Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Minister, arising out of the questions by Mr. Fisher, with regard to the hearings that are going to be taking place in April—I understand there is a prehearing conference March 31 and then the hearings will take place in April—will there be in attendance legal counsel who will be charged with the task of representing the public interests? Given the fact that the inquiry was called because there was need for an independent, no-holds-barred inquiry, and given the amount of public attention that has been focused on this, it would seem to me that it would be in order to have legal counsel in attendance to in effect represent the public interests. I wonder if that has been given any consideration.

Mr. Pepin: First of all, I will have to find out if among the people taking part in the hearing, as very often traditionally there are, you have consumer representatives and so on and so forth taking care of that. That is a good point.

Mr. Mazankowski: Because this is quite different, Mr. Minister, I expect the Consumers' Association of Canada will be there. Naturally, they will have their position to put forth and, as well, they will have their legal people. It would seem to me, and I say this because I think there was a feeling that perhaps the CTC in itself should not be investigating the work it is charged with which is the enforcement of regulations, that that was why there was a tremendous amount of pressure in Parliament to go for an independent inquiry. I think that still remains the case, and I think in order to clear the air and ensure that there is total independence, total impartiality and total objectivity that a legal counsel be present to in effect represent the public interest.

Mr. Pepin: I will certainly look into it. I would have thought though that the members of the CTC at this time would be particularly energetic in cross-examining the railways.

[Traduction]

Le président: Rapidement, s'il vous plaît.

M. Fisher: Vous avez parfaitement raison et pourtant, si vous relisez le rapport de l'enquête Grange, vous verrez qu'on y parle d'une erreur due à la négligence du CP au moment où le convoi a été formé pour aller de London à Toronto ce soir-là. Dans l'hypothèse où les coûts avaient dépassé un plafond quelconque, la population canadienne assumerait une partie des coûts de cette négligence. Voilà ce que j'ai du mal à avaler. Je ne suis pas vraiment certain que nous ayons suffisamment de mesures décourageantes à d'autres égards pour pouvoir justifier ce que vous appelez le partage. J'espère donc que vous réfléchirez à toute la gamme de mesures de dissuasion, car si elles n'étaient pas suffisamment sévères, on pourrait utiliser l'assurance-risques comme cure instantanée.

Le président: Merci, monsieur Fisher. Voudriez-vous avoir un second tour? Très bien, vous l'aurez.

Avant de passer à M. Mazankowski, je propose que le comité l'entende avant d'interrompre ses travaux pour le dîner. Nous reviendrons ensuite à 20 heures pour entendre alors M. Harquail, suivi de M. Skelly, M. Ellis et M. McKnight. Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur le ministre, d'abord pour faire suite aux questions de M. Fisher, je crois comprendre qu'il y aura une conférence préparatoire aux audiences le 31 mars et que les audiences elles-mêmes auront lieu en avril. A ce propos, un conseiller juridique sera-t-il présent pour défendre l'intérêt public? Comme l'enquête a été instituée parce qu'il fallait absolument tenir une enquête indépendante et sans entrave, et comme celle-ci a beaucoup retenu l'attention de la population il me semble que ce serait tout à fait indiqué d'avoir sur place un conseiller juridique pour représenter l'intérêt public. Y avez-vous songé?

M. Pepin: Je vais d'abord me renseigner pour savoir s'il n'y a pas parmi les intervenants aux audiences des représentants des consommateurs, par exemple, car il y en a très souvent. C'est une excellente réflexion.

M. Mazankowski: Mais ce n'est pas du tout la même chose, monsieur le ministre, et j'espère que l'Association canadienne des consommateurs y sera. Elle viendra certainement présenter sa position et elle aura des avocats sur place. Je vous dis cela parce que bien des gens ont eu le sentiment que la CCT ne devrait pas elle-même faire enquête sur ses responsabilités, à savoir l'application des règlements; c'est d'ailleurs pourquoi on a exercé énormément de pressions sur le Parlement afin qu'une enquête indépendante soit instituée. Comme ce sentiment prévaut toujours, il faudrait certainement mettre les choses au point et assurer une indépendance totale une impartialité et une objectivité parfaites; il faudrait donc qu'un conseiller juridique soit sur place pour représenter l'intérêt public.

M. Pepin: Je vais certainement y songer. J'aurais toutefois cru que les membres de la CCT mèneraient un contre-interrogatoire particulièrement virulent des sociétés ferroviaires.

[Text]

Mr. Mazankowski: Perhaps they are, Mr. Minister, but I think it is a matter of perception here as well as any ...

• 1730

Mr. Pepin: I am told that traditionally, under the law, the CTC looks at also. But your point is very good, and I will certainly enquire who is going to appear, and if there is a feeling that it is not sufficiently balanced, we will see what we can do.

Mr. Mazankowski: Well, you know, that argument could have been made in the case of the original investigation. The CTC is essentially charged with the responsibility of representing the public interest, but I think in the wisdom of our government, and certainly supported very overwhelmingly by Parliament, there was a genuine desire to have an independent enquiry; it was for that reason that it was proceeded with, and I think that should be followed up.

Following on some of the questions posed by Mr. Forrestall, he makes the point of railway domination. Dealing specifically with CNR, I would like your thoughts, Mr. Minister, on the rumours that are floating around with respect to the CNR's alleged interest in buying into an oil company, Canadianizing an existing oil company, through the utilization of pension funds. I think you are well aware of the fact that CN has been reported as showing an interest, with a group of other private interests, in putting together a package for a possible purchase of Gulf Oil, or another Canadian company. I am wondering, Mr. Chairman, Mr. Minister, whether your government and you have any feelings or any views on that.

I do not see in the CN Act any mandate for it to become involved in the oil industry. I say that, particularly when we have the CN coming before this committee wanting increases in rates, phasing out the express service, wanting an increase for the movement of grain because they are going to be faced with huge capital expenditures and increasing their capacity, but they do not seem to have any problem in rounding up funds to buy an oil company.

It seems to me they are charged with the task of providing transportation—rail transportation—and other services ancillary to that. Because it is a Crown corporation, and because the policy direction comes from the government, it just seems to me this is a matter you sir, and your government, should take a look at and perhaps give them some direction.

Quite frankly, I do not approve of CN buying an oil company. I do approve of CN providing the kinds of the necessary services, facilities, to discharge their mandate, their mandate being the conduct of a good railway company, and I am not here to criticize their effectiveness in doing that; I think they have done a good job. But I do not approve of their intentions—if there is any truth to the matter—and I am sure if there is, you will have heard of it. I certainly am one that would not approve of such acquisition.

The Chairman: Mr. Minister.

[Translation]

M. Mazankowski: Peut-être, monsieur le ministre, mais je crois que, là comme ailleurs, cela dépend du point de vue d'où on se place.

M. Pepin: On me dit que traditionnellement et conformément à la loi, la CCT veille aussi à l'intérêt public. Votre observation est néanmoins très bonne et je vais certainement me renseigner afin de savoir qui va comparaître et si nous avons l'impression que ce n'est pas assez bien équilibré, nous verrons ce que nous pouvons faire.

M. Mazankowski: Vous savez, on aurait pu présenter le même argument lors de l'enquête originale. La CCT a essentiellement la responsabilité de veiller à l'intérêt public, mais je crois que notre gouvernement, dans sa grande sagesse et appuyé par la très grande majorité des parlementaires, a sincèrement souhaité qu'une enquête indépendante soit menée. C'est pourquoi elle a eu lieu et je crois qu'on devrait y donner suite.

Je vais maintenant poursuivre dans la foulée de M. Forrestall qui a parlé de la prédominance des chemins de fer. Parlons plus précisément du CN et dites-nous, monsieur le ministre, ce que vous pensez des rumeurs qui circulent et voulant que le CN soit intéressé à acheter des parts d'une société pétrolière, afin de la canadianiser, en se servant du fonds de pension. Vous savez pertinemment que le CN est supposément en train de préparer, de concert avec d'autres entreprises privées, une offre d'achat de la *Gulf Oil* ou d'une autre société canadienne. Monsieur le président, monsieur le ministre, je me demande si votre gouvernement et vous-même n'avez pas quelques idées là-dessus.

Il me semble que rien dans la Loi sur le CN ne lui accorde le pouvoir d'acheter des parts dans une industrie pétrolière. De plus le CN se présente devant ce comité pour demander une hausse des tarifs, pour faire disparaître graduellement le service des messageries, pour demander une hausse des tarifs pour le transport des grains parce qu'on prévoit de gros investissements pour accroître la capacité; mais le CN ne semble avoir aucun mal à trouver des fonds pour acheter une société pétrolière.

D'après moi, le CN a la responsabilité d'assurer le transport ferroviaire et d'autres services connexes. Comme il s'agit d'une société de la couronne, et parce que son orientation lui est donnée par le gouvernement, il me semble que votre gouvernement et vous devriez réfléchir à cette question pour pouvoir conseiller la compagnie.

Franchement, je ne suis pas d'accord pour que le CN achète une société pétrolière. Je veux que le CN fournisse le genre de services et d'installations voulus pour s'acquitter de sa tâche, celle d'administrer une bonne société ferroviaire. Je ne veux d'ailleurs pas critiquer son efficacité car je crois que le CN fait du bon travail. Toutefois, je ne peux donner mon aval à de telles intentions, si elles sont réelles, et, le cas échéant, vous en avez certainement entendu parler. Personnellement, je suis tout à fait opposé à un tel achat.

Le président: Monsieur le ministre.

[Texte]

Mr. Pepin: My curiosity is aroused. Cana I return a bit of the questioning?

An hon. Member: Sure.

Mr. Pepin: Do you agree with CN going into trucking . . .

Mr. Mazankowski: Well, I think . . .

Mr. Pepin: . . . as they have done recently? Just a moment. They have recently acquired the Bussières Company—a trucking company—in Quebec City. Do you agree with their going into the . . . ?

Mr. Mazankowski: Well, it really depends. Because of rationalization that has taken place and because of the approach to the intermodal concept, I suppose there is a case that can be made for that. I would not want to make that a blanket approval. I think you have to look at it case-by-case.

I have some difficulty with it because it can affect the competitive environment within the private sector, and as you know, I am a private enterpriser. I do not believe the big arm of the government and the financial resources and the backing of the government should impair the abilities of a private corporation to make a profit and discharge services in an effective manner. I think there has to be some fairness. The purpose of a Crown corporation originally was to provide a service in an area where the private sector was not prepared to enter. They have served a useful role, but I think there are limitations, and I am one who believes the private sector can discharge those responsibilities more effectively and more efficiently than public corporations.

• 1735

Mr. Pepin: Okay. I was pleased by what you said, because what has impressed me, besides the success of the Japanese trading houses, is the success of the door to door delivery system, which CN has espoused more or less by joining Cast.

Mr. Mazankowski: Why the hell is it getting rid of the CN Express service, then?

Mr. Pepin: They cannot compete in this against private truckers, so they have given it up in part.

On the subject of CN's acquiring an oil and gas—as you say, that would be a quantum jump and, of course, this would be part of a government policy and not part of a CN policy. That would be a straight governmental decision.

Mr. Mazankowski: Has the matter come before the Cabinet for consideration?

Mr. Pepin: I have heard the same rumours that you have.

Mr. Mazankowski: Does the government have a policy with respect?

Mr. Pepin: No.

Mr. Mazankowski: Would it facilitate CN's entry into the oil and gas sector?

Mr. Pepin: That is totally hypothetical at this time.

[Traduction]

M. Pepin: Vous éveillez ma curiosité. Est-ce que je peux vous poser quelques questions à mon tour?

Une voix: Certainement.

M. Pepin: Avez-vous accepté que le CN se lance dans le camionnage . . .

M. Mazankowski: Je crois que . . .

M. Pepin: . . . comme il l'a fait récemment? S'il vous plaît. Le CN a acheté tout dernièrement la compagnie Bussières, entreprise de camionnage de Québec. Êtes-vous d'accord pour qu'il se lance dans . . .

M. Mazankowski: Cela dépend. A cause de la rationalisation et du concept du transport intégré, je suppose qu'on peut justifier une telle action. Je ne voudrais toutefois donner mon consentement universel. Il faudrait que chaque cas soit étudié au mérite.

J'ai du mal à accepter une telle chose car cela peut nuire à la concurrence dans le secteur privé et, comme vous le savez, je suis un partisan de l'entreprise privée. Je ne crois pas que le gros nez du gouvernement et ses ressources financières devraient s'immiscer pour mettre des bâtons dans les roues d'une société privée qui doit offrir des services en s'assurant des profits. Il faut quand même être juste. A l'origine, la société de la Couronne devait fournir un service dans un domaine où le secteur privé ne voulait pas s'aventurer. Ces sociétés ont joué un rôle utile, mais il y a des limites, personnellement je crois que le secteur privé peut assumer ses responsabilités plus efficacement que les sociétés de la Couronne.

M. Pepin: Très bien. Je suis heureux de vous entendre dire cela, car ce qui m'a impressionné, outre le succès qu'ont connu les maisons de commerce japonaises, c'est le succès de la livraison à domicile que le CN a entrepris en se fusionnant avec le CAST.

M. Mazankowski: Alors pourquoi donc la société CN se défait-elle de son service de messageries?

M. Pepin: Elles ne peuvent pas faire concurrence aux camionneurs privés, le CN a donc abandonné ce service en partie.

Quant à l'acquisition d'actions de pétrole et de gaz naturel par le CN—c'est une initiative très importante et bien sûr cela exige une politique du gouvernement, et non pas de la société CN. Il faut que la décision vienne du gouvernement directement.

M. Mazankowski: Le Conseil des ministres a-t-il étudié cette possibilité?

M. Pepin: J'entends les mêmes rumeurs que vous.

M. Mazankowski: Sauf votre respect, le gouvernement a-t-il au moins une politique?

M. Pepin: Non.

M. Mazankowski: Serait-il prêt à aider la société CN à se lancer dans le secteur du pétrole et du gaz naturel?

M. Pepin: C'est tout à fait au niveau de l'hypothèse en ce moment.

[Text]

Mr. Mazankowski: What are the minister's feelings? You are a philosophical gentleman; we would certainly like to know what your feelings are, because your philosophy has a direct impact on the future course of transportation in this country.

Mr. Pepin: I could not decide it in philosophical terms. In this instance, it would totally depend on what the offer would be.

Mr. Mazankowski: No, we are talking about a principle here. Do you agree with CN's entertaining the thought of getting into the oil business, as a Crown corporation whose shares you are entrusted with on behalf of the Canadian people?

Mr. Pepin: No; I agree with what you seem to agree with, that CN should be given quite a lot of latitude when it comes to different modes of transportation. I am strongly in favour of that. I have not really made up my mind as to the other possibility.

Mr. Mazankowski: If they have \$2 or \$3 billion to kick around to buy an oil company, did you ever suggest to them that perhaps they should invest some of that money in providing infrastructure for the increased capacity they have been talking about?

Mr. Pepin: They say that they are quite willing to do that, if we give them a proper rate, a proper return.

Mr. Mazankowski: That is beside the point. They are talking about moving grain, but they are also talking about moving more potash and moving more lumber and more coal, which...

Mr. Pepin: They are making the investments to do that, according to the...

Mr. Mazankowski: Yes, but we need a quantum investment. We are talking about a \$14 or \$15 billion investment over the next 10 years with the two railroad companies...

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Mazankowski: ... which is a quantum investment. If they have \$2 or \$3 billion to throw at an oil company, it would seem to me that's if it were I, in my regular meetings with Mr. Bandeen I would be suggesting that perhaps he might want to direct that money towards the purpose of improving the rail transportation system.

Mr. Pepin: But they are; what I referred to in talking about the northeast coal development was...

Mr. Mazankowski: On the one hand they are, but on the other hand they are talking about rationing rail cars and engine locomotives, because they are not going to have the capacity and the wherewithal to move the...

Mr. Pepin: The whole thing is the return on their investment. If they were sure to get the proper return on investment from the transportation of grain, they would gladly make the necessary expenditures.

[Translation]

M. Mazankowski: Qu'en pense le ministre? Vous êtes un philosophe; nous voudrions certainement connaître vos sentiments, car votre philosophie à cet égard aura une incidence directe sur toute l'orientation des transports de notre pays à l'avenir.

M. Pepin: Je ne pourrais en décider sur une base philosophique. Le cas échéant, cela dépendra bien sûr de l'offre.

M. Mazankowski: Non, il s'agit d'un principe. Êtes-vous d'accord que le CN pense même à se lancer dans le domaine du pétrole, à titre de société de la Couronne dont vous avez été chargés des actions au nom du peuple canadien?

M. Pepin: Nous semblons être d'accord, que le CN va pouvoir jouir de beaucoup de latitude quant aux décisions concernant les différents modes de transport. Je suis tout à fait d'accord. Toutefois je n'ai pris aucune décision quant à l'autre possibilité.

M. Mazankowski: Si la société est en mesure d'investir \$2 ou \$3 millions pour acquérir une société pétrolière, ne leur avez-vous jamais suggéré que peut-être elle devrait investir une partie de ces fonds dans l'infrastructure nécessaire pour augmenter la capacité de transport dont elle a parlé?

M. Pepin: La société est tout à fait prête à le faire, si on lui assure des tarifs appropriés, et une marge bénéficiaire adéquate.

M. Mazankowski: Là n'est pas la question. La société veut déplacer beaucoup de grains mais aussi veut-elle transporter plus de potasse, plus de bois de construction, plus de charbon...

M. Pepin: Elle a fait les investissements nécessaires à cet effet, selon...

M. Mazankowski: Oui, mais il faut faire un investissement énorme. Il s'agit d'un investissement de \$14 ou de \$15 milliards au cours des dix prochaines années par les deux sociétés de chemins de fer...

M. Pepin: Oui.

M. Mazankowski: ... Ce qui constitue un investissement énorme. Si la société dispose de \$2 ou \$3 milliards pour acheter une société pétrolière, il me semble que si j'étais à votre place, au cours de mes rencontres régulières avec M. Bandeen, je lui proposerais sans doute qu'il investisse cet argent pour améliorer le système de transport ferroviaire.

M. Pepin: Mais elle le fait; c'est ce dont je parlais concernant le développement de l'industrie houillère dans le nord-est...

M. Mazankowski: Oui, d'une part c'est vrai, mais de l'autre, la société songe à la possibilité de diminuer le nombre de wagons et de locomotives, parce qu'elle n'aura pas la possibilité ni l'équipement nécessaire pour déplacer...

M. Pepin: Toutes les décisions dépendent des bénéfices sur l'investissement. Si la société pouvait compter sur de bénéfices pour le transport du grain, elle ferait volontier les dépenses nécessaires.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Grain is only one commodity, Mr. Minister, and, of course, in terms of the increase in grain traffic relative to the total traffic it is not all that great. It is the total picture, when you take the increase in coal and the increase in potash and other commodities. As a matter of fact, as a percentage of total traffic I understand that the grain percentage is, in effect, going to drop when it is compared to the global picture, so that argument cannot necessarily hold.

• 1740

Have I got time for one more question?

The Chairman: You have a couple of minutes left, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: All right. Perhaps you might want to think about that, Mr. Minister. You will be back before the committee after we deal with the departmental officials.

There is another item that I wanted to deal with, Mr. Chairman and Mr. Minister. In looking at the Surface estimates, and this is something that struck me when I was in the Transport department, one finds that a good proportion of the appropriation of funds to the surface mode is designated for water transportation. As a matter of fact, we have \$820,793,000 worth of expenditures . . .

Mr. Pepin: That is for the whole branch.

Mr. Mazankowski: Yes. —as reported in the document that you so kindly provided, and \$181 million is for water transport, essentially for the purposes of ferry services. To quote the program description, it is “to provide for the operation of certain coastal steamships, ferry services for which Canada is responsible, particularly under those terms of union of confederation.”

Have you ever entertained the thought of having that part of the transportation program transferred to the marine sector, having regard to the fact that you are really dealing with marine issues here? You have certain expertise in the marine sector that is competent and qualified to deal with the day-to-day issues. That certainly is not to take anything whatsoever away from the very good and effective surface administration that you have, in particular the administrator, who I know has done an excellent job in that department. It just seems to me that a fairly good case could be made for the transfer of those programs into the marine sector, and I wonder if you have given it any thought; and if you have not, if you will.

Perhaps you might want to think about it over the course of the next month or so and we could get back to discuss it with you when you appear before the committee at the conclusion of the estimates.

Mr. Pepin: We have given it some thought. There is no doubt that a subject like CAST, which was brought up here this morning, is more under Mr. Sinclair than under Mr. Giroux. There may be some lateral movements along these lines.

The other case that you mention is not as clear cut, because these maritime ferries are essentially part of a total system

[Traduction]

M. Mazankowski: Les grains ne sont pas le seul produit, monsieur le ministre, et, en fait, l'augmentation du trafic du grain n'est pas tellement grande par rapport à l'ensemble du trafic. Il faut prendre une vue d'ensemble, considérer l'augmentation dans le transport du charbon, de la potasse et d'autres produits. En fait, par rapport à l'ensemble du trafic, le transport du grain devra diminuer, et l'argument n'est pas valide nécessairement.

Ai-je le temps de poser une autre question?

Le président: Il vous reste encore quelques minutes, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Très bien. Peut-être devriez-vous y penser, monsieur le ministre. Vous devez comparaître de nouveau devant le Comité, après nos discussions avec les hauts fonctionnaires du ministère.

Il y a une autre question que je veux aborder, monsieur le président, monsieur le ministre. En étudiant les prévisions budgétaires pour le transport de surface, cela m'a frappé qu'au ministère des Transports, une bonne partie des fonds affectés au transport de surface est dépensée pour des transports maritimes. En fait, sur les \$820,793,000 prévus . . .

M. Pepin: C'est le budget total de cette administration.

M. Mazankowski: Oui . . . que vous mentionnez dans le document que vous nous avez si aimablement distribué, 181 millions de dollars sont destinés au transport maritime, pour le fonctionnement des services de traversiers. Selon la description du programme, il s'agit “d'assurer l'exploitation de certains services de navires à vapeur côtiers et de traversiers dont le Canada a accepté la responsabilité, en particulier ceux prévus lors de l'Union et de la Confédération.”

Avez-vous déjà considéré transférer cette partie du programme de transport à l'administration des transports maritimes, puisqu'il s'agit en vérité des questions maritimes? Vous possédez déjà une certaine compétence dans ce secteur pour régler les problèmes quotidiens. Cela n'enlève rien à l'administration excellente et efficace des transports de surface, et en particulier à son administrateur, qui a fait un travail excellent à cet égard. Il me semble qu'il serait opportun de transférer ces programmes au secteur maritime, et je demande si vous avez étudié cette possibilité; et sinon, avez-vous l'intention d'y voir.

Peut-être pourriez-vous y penser au cours du mois à venir, et on pourrait en discuter au moment où vous comparaitrez de nouveau devant le Comité, à la fin de l'étude des prévisions budgétaires.

M. Pepin: Nous y avons déjà pensé. Il va sans dire que toute la question du CAST, dont on a discuté ce matin, relève certainement plus de la compétence de M. Sinclair que ce celle de M. Giroux. Il pourrait donc y avoir des changements latéraux à cet effet.

La deuxième partie de votre suggestion n'est pas aussi claire, car les traversiers font essentiellement partie de l'en-

[Text]

which is essentially rail oriented. It seems to us artificial to move CN marine, for example, under Mr. Sinclair, when in fact it is an extension of the railways—when you come to the gulf ferries, for example. At the same time, I think you accepted the idea of a multi-modal approach to these matters, so it is not terribly relevant where these particular subsidies are; because you must, and more and more we will, and more and more we have begun to, look at them in a multi-modal fashion.

You are aware of what we have begun to try to put together in Newfoundland?

Mr. Mazankowski: Just what I read in the newspapers. I have not received your press release yet and I do not always believe what I read in the papers.

Mr. Pepin: I can give you a bit more explanation, if you wish. They are the same people who used to write yours. And I retouch them occasionally, just as you used to.

The Chairman: Your final question, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: In my suggestion, I think what I am really trying to say is that it seems to me the people who are involved in CN marine, who are operating ferries and are involved in this, are marine-oriented people. They are marine people, and I would think they would find themselves more at ease dealing with the marine administration rather than with the surface administration. It seems to me that if you develop any marine expertise in the surface administration, which you have to, you are basically duplicating. Of course, one of the other things that I was always interested in, which is the hallmark of a free enterpriser, a private enterpriser, is efficiency.

• 1745

Mr. Pepin: Though the other day, when it was known that a man who had been in the bus business had become one of the officers in the rail business in the department, Mr. Benjamin protested on the floor of the House of Commons. I did not agree with him.

Would you like to comment, Mr. Sinclair? Would you like to pontificate a bit?

Mr. Mazankowski: Maybe I should get a response, one at a time. One leaves the room.

Mr. Pepin: Let us have lunch together.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Sinclair?

It reminds me of a line in *Julius Caesar*: I will not quote it.

Mr. Pepin: I can just repeat the argument that I make. When it comes to CN Marine, really it is so involved in the different subsidies, freight subsidies, in the different parts of Mr. Giroux's exercise that it really, it seems to me, is not terribly important where it is.

Anyway, what I wanted to say was that, particularly with respect to the maritimes, we are going to take a very multimodal

[Translation]

semble du système ferroviaire. Il semblerait plutôt forcé de déplacer le secteur maritime du CN par exemple sous l'administration de M. Sinclair, puisque c'est simplement une extension des chemins de fer, dans le cas des traversiers du golfe, par exemple. D'autre part, vous aviez accepté l'idée d'une approche multiple à cet égard, et cela n'est pas tellement pertinent à l'affectation de ces crédits en particulier; car il faut, et on le fera de plus en plus, penser en terme d'une approche multiple au système de transport.

Vous êtes sans doute au courant de nos initiatives à cet effet à Terre-Neuve?

M. Mazankowski: Seulement ce que j'ai lu dans les journaux. Je n'ai pas encore reçu votre communiqué de presse, et je ne crois pas toujours ce que je lis dans les journaux.

M. Pepin: Je peux vous donner quelques explications si vous le désirez. Les communiqués sont préparés par les mêmes personnes qui préparaient les vôtres. Et comme vous, de temps en temps je dois les modifier.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Dans ma suggestion, je dis simplement que les personnes qui administrent le secteur maritime du CN, qui administrent les traversiers, pensent en terme du secteur maritime. Je pense donc qu'il vaudrait beaucoup mieux traiter avec l'administration maritime, plutôt qu'avec l'administration des transports de surface. Tout développement d'une compétence en matière maritime au sein de l'administration des transports de surface semble un dédoublement d'efforts. Bien sûr, ce qui m'intéresse aussi, ce qui est la marque d'un entrepreneur libre, du secteur privé, c'est l'efficacité.

M. Pepin: Pourtant, l'autre jour, lorsqu'on a appris qu'un ancien entrepreneur dans le domaine des services d'autobus était maintenant devenu un haut fonctionnaire du ministère dans le domaine des chemins de fer, M. Benjamin a protesté à la Chambre des communes. Je ne suis pas d'accord avec lui.

Avez-vous des commentaires, monsieur Sinclair? Voulez-vous jouer à l'expert?

M. Mazankowski: Peut-être devrais-je recevoir mes réponses d'une personne à la fois. Ainsi on a le temps de s'expliquer.

M. Pepin: Alors déjeunons ensemble.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Sinclair?

Cela me rappelle un vers de *Jules César* que je ne citerai pas.

M. Pepin: Je ne veux répéter mon argument. Quant au secteur maritime du CN, la répartition des différentes subventions du transport de fret, dans les différents secteurs de l'administration de M. Giroux est si compliquée que cela n'a aucune importance dans quel programme on le place.

Enfin, au sujet surtout des provinces maritimes, on a l'intention d'adopter une approche de transport multiple. Vous vous

[Texte]

dal approach. You remember in the Sullivan report how much he emphasized the multimodal, the envelope and the trade-off . . .

Mr. Mazankowski: You are going to do away with the Newfoundland railway after all, are you?

Mr. Pepin: No, we are containerizing it.

Mr. Mazankowski: Have you got a double track?

The Chairman: As agreed earlier today, we will now . . .

Mr. Forrestall: Just a very quick point of order: Is it at all possible for the officials of the House to turn the heat down in this glorious meeting room?

The Chairman: We have already asked.

An hon. Member: This is where the Conservative caucus meets. That is why it is so hot.

The Chairman: We adjourn now until 8 o'clock this evening. Thank you.

EVENING SITTING

• 2016

The Chairman: Order, please. We shall resume consideration of the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. As agreed to this morning, we shall resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration Program, together.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$69,786,400
Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$5,643,000

Again I welcome the minister, the Honourable Jean-Luc Pepin and his officials to the meeting. Without any further ado we will proceed to the questioning of witnesses, starting this evening with Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. First of all just on a point of order, Mr. Chairman, do I have 15 minutes?

The Chairman: You have 15 minutes, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Fine. Thank you very much, Mr. Chairman. I suppose, Mr. Chairman, you will understand what I mean and appreciate when I make this comment that it is rather difficult for the individual private member to know exactly where one should begin . . .

Miss Campbell (South West Nova): Hear, hear!

Mr. Harquail: . . . with such a mammoth subject-matter as transportation in Canada. As you may know, for some years now I have been bringing forward questions relating to transportation policy touching on the very three aspects that we have before us today, in the sense that the minister has stated

[Traduction]

souviendrez que Sullivan, dans son rapport, a souligné l'approche multiple, la budgétisation par enveloppe, et l'échange . . .

M. Mazankowski: Vous allez donc éliminer le chemin de fer de Terre-Neuve en fin de compte, n'est-ce pas?

M. Pepin: Non, nous allons l'adapter aux conteneurs.

M. Mazankowski: Avez-vous installé une double voie?

Le président: Comme il a été convenu plus tôt aujourd'hui, nous allons maintenant . . .

M. Forrestall: J'ai un rappel au règlement: serait-il possible de demander aux fonctionnaires de la Chambre de baisser la température dans cette merveilleuse salle?

Le président: Nous l'avons déjà demandé.

Une voix: C'est la salle de réunion du caucus conservateur. C'est pourquoi il fait si chaud.

Le président: La séance est levée jusqu'à 8 heures ce soir. Merci.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous allons reprendre notre étude du budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Comme convenu ce matin, nous allons étudier ensemble les crédits 1 et 5 prévus dans le Programme de l'administration centrale.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$69,786,400.
Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$5,643,000.

J'aimerais de nouveau souhaiter la bienvenue au ministre, l'honorable Jean-Luc Pepin, et à ses collaborateurs. Nous allons sans plus tarder reprendre les questions, et le premier intervenant ce soir sera M. Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'invoque tout d'abord le règlement. Monsieur le président, je dispose bien d'un quart d'heure, n'est-ce pas?

Le président: Oui, monsieur Harquail, vous avez 15 minutes.

M. Harquail: Très bien. Merci beaucoup, monsieur le président. Vous comprendrez, je pense, ce que je veux dire lorsque je prétends qu'il est assez difficile pour un député de savoir où commencer . . .

Mlle Campbell (South West Nova): Bravo!

M. Harquail: . . . lorsqu'il est question d'un domaine aussi vaste que celui des transports au Canada. Comme vous le savez, depuis plusieurs années déjà je salue régulièrement des questions relatives à la politique en matière de transport dans les trois catégories de transport qui se trouvent représen-

[Text]

that he has with him Mr. McLeish from the air side, Mr. Giroux on surface and Mr. Sinclair of marine.

I want to begin, Mr. Chairman, by saying that, of course, the question is there of Canadian National Railway's policy in the future, the whole question that we have discussed on many previous occasions of joint fares involving Air Canada and EPA. But this evening through you, Mr. Chairman, to the minister, if I may I would like to take a few moments on the marine side and the question of the ports policy. I will narrow it down as it relates specifically to northern New Brunswick. Also I wish to put a short question on the air passenger side of air service and air transportation in Canada. And then I want to devote the balance of my time to the question of highways—specifically highways in the Atlantic area and, more particularly, in the Province of New Brunswick.

Further Mr. Chairman, I would like to ask of Mr. Sinclair if I may, through you and the minister, to indicate to me what his disposition would be in providing me at the earliest possible opportunity certain information. I would like to know his department's position on the planning that would translate itself into the funds necessary to bring improvements to the facilities of both the Port of Dalhousie and the Port of Belladune. I wonder if I could just get a brief response from Mr. Sinclair in a nutshell as to how he sees it on those two points that I have raised in my question, for 1981-82 and beyond.

The Chairman: Mr. Minister. Mr. Sinclair.

Mr. Pepin: You are beginning with the last one, do I understand?

Mr. Harquail: Yes.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, as Mr. Harquail is perhaps aware, at the present time the funding for future port development, and particularly capital development as it pertains to public harbours in Canada, of which Dalhousie is a prime example, is under the jurisdiction of the Department of Public Works. While we participate with that department, the capital and development program is presently with the Department of Public Works. I might mention that there are extensive consultations going on between the Department of Public Works and the Department of Transport at this time with respect to the feasibility of the transference of that program responsibility from Public Works to Transport, but nothing has been concluded at this point in time. So I am really unable to make any comment with respect to the availability of funds, certainly in our estimates with respect to the port of Dalhousie.

• 2020

The port of Belledune is a National Harbours Board port and as such comes under the jurisdiction and the planning and the provision of funding by the National Harbours Board. To my knowledge at this point in time there is no extensive capital

[Translation]

tées devant nous ce soir. En effet, le ministre est accompagné par M. McLeish qui représente le transport aérien, M. Giroux, qui représente le transport par voie de surface, et M. Sinclair, qui lui représente le transport maritime.

Monsieur le président, j'aimerais commencer par dire qu'il y a bien sûr la question de la politique d'avenir des chemins de fer nationaux du Canada et également toute la question des tarifs sur lesquels se sont entendus Air Canada et EPA, question dont nous avons déjà discuté à maintes reprises. Mais j'ai choisi ce soir de poser des questions au ministre au sujet des transports maritimes et de la politique portuaire, en ce qui concerne plus particulièrement le Nouveau-Brunswick. J'ai également une petite question à poser au sujet des services de transport aérien pour passagers qui existent au Canada. Je consacrerai le temps qu'il me restera à étudier la question des autoroutes, notamment dans les provinces de l'Atlantique, et plus particulièrement au Nouveau-Brunswick.

J'aimerais également adresser une demande à M. Sinclair. Pourrait-il me dire quelle position son ministère a adoptée pour ce qui est de la planification et du financement de l'amélioration des installations portuaires de Dalhousie et de Belladune? M. Sinclair pourrait-il me donner une brève réponse, et m'expliquer ce qu'il en est des deux points que j'ai soulevés dans ma question, pour l'année 1981-1982 et au-delà.

Le président: Monsieur le ministre, Monsieur Sinclair.

M. Pepin: Si j'ai bien compris, vous commencez avec la dernière partie, n'est-ce pas?

M. Harquail: Oui.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur, Administration des transports maritimes du Canada, ministère des Transports): Monsieur le président, comme le sait peut-être déjà M. Harquail, le financement des aménagements portuaires, notamment pour les ports publics, dont Dalhousie est un bon exemple, relève du ministère des Travaux Publics. Bien que nous travaillions aux côtés du ministère des Travaux Publics, c'est lui qui est responsable du programme de développement et des dépenses en capital. J'ajouterais que des discussions ont lieu à l'heure actuelle entre le ministère des Travaux Publics et celui des Transports au sujet de la possibilité de transférer la responsabilité de ce programme des Travaux Publics aux Transports, mais rien n'a encore été décidé. C'est pourquoi il m'est impossible de vous donner des précisions au sujet de la disponibilité des fonds, notamment pour ce qui est du port de Dalhousie.

Le port de Belledune, quant à lui, relève du conseil des ports nationaux pour ce qui est de la planification et du financement. A ma connaissance, aucun programme de dépenses en capital d'envergure n'a encore été prévu pour le port de

[Texte]

program with respect to any major developments at the port of Belledune, but that port is one which covers its own costs in operating and in the past has been a reasonably successful port, thought quite small.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I want to thank Mr. Sinclair for that response and that information. I do not want to dwell too much longer on those two ports but may I just ask the minister, in the most sincere manner possible, for his undertaking to put in motion, through his direction, a method of action that would keep me posted on developments as they occur so that I am not continuously having to come back to committee and to come back to these subjects. I have talked—I guess I would be safe in saying, over the last six years, at least a dozen times now in the House and in committee—about the urgency, about the importance of the development and the continuing development of these ports. I find, as I sit here tonight, that I am still between the National Harbours Board and the Ministry of Transport and the Department of Public Works. The total picture is certainly not as clear as I would like it to be so that I can be in the position to work along with the other representatives in that region to continue our work in a realistic way in terms of planning for the future and to be able to meet the demands, the immediate demands and the demands that we now see are coming in the future, for the continuance of development of those two important deep-water ports as they relate to other developments in the region.

I will just highlight the fact that we are spending something over \$250 million in the modernization of pulp and paper mills in that region. The federal government is participating in both those programs through DREE, and we are looking at the moment at the feasibility of construction of a new zinc refinery plant there which, if it goes on stream, will mean over \$300 million in construction, together with a number of other smaller and larger industries that are developing all the time. I am making my case to say that the demand is increasing for the utilization of those two ports. If we are going to keep pace we are going to have to have our homework completed and have decided on our priorities and assigning of funds to those two ports so that they will have been equipped with the appropriate modern capacity and facilities to accept the new business which will go over the side in both those ports and which would be so vital to the continuing developments I have alluded to.

If I could just get an affirmative from the minister on that, I am going to move on to another subject.

Mr. Pepin: I have a feeling that your conversations with the National Harbours Board recently were fruitful . . .

Mr. Harquail: Very much so.

Mr. Pepin: . . . and that you have free access to Mr. Sinclair in particular whenever you need to.

Mr. Harquail: Indeed, and obviously I am once again waving the flag and going, if I may, around the waterfront to make sure that we keep everyone onside for those developments because they are crucial and very, very important.

[Traduction]

Belledune, qui est autosuffisant sur le plan de son exploitation et qui, bien qu'il soit petit, s'est toujours assez bien débrouillé.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais remercier M. Sinclair pour les renseignements qu'il m'a fournis. Je ne voudrais pas m'attarder trop longtemps sur la situation de ces deux ports, mais j'aimerais demander une dernière chose au ministre. Pourrait-il faire le nécessaire pour que je sois tenu au courant de tout ce qui se passe, au fur et à mesure que cela se produit, afin que je ne sois pas obligé de revenir sans cesse à la charge sur ces questions. J'ai dû intervenir au moins une douzaine de fois à la Chambre et devant le comité ces six dernières années, pour souligner l'importance et l'urgence du développement de ces ports. J'ai de nouveau l'impression, ce soir, d'être pris entre le conseil des ports nationaux, le ministère des Transports et celui des Travaux Publics. Le tableau d'ensemble n'est pas suffisamment clair à mon sens pour que nous soyons en mesure de mener à bien notre mission auprès des autres représentants œuvrant dans ces régions pour planifier les travaux en vue de répondre aux besoins présents et futurs de ces deux ports qui sont de plus en plus importants sur le plan régional.

J'aimerais souligner en passant que plus de 250 millions de dollars seront consacrés à la modernisation des usines de pâtes et papier de la région. Le gouvernement fédéral participe au financement de ces programmes par l'intermédiaire du MEER. De plus, l'on est en train de faire des études de faisabilité de la construction d'une nouvelle raffinerie de zinc. Si cette raffinerie est construite, il en coûtera plus de 300 millions de dollars. Mais il ne faut pas oublier tout un tas d'autres petites et moyennes industries qui surgissent ça et là. Je vous dis tout cela pour vous expliquer que l'on fera de plus en plus appel à ces deux ports. Il aura fallu fixer les priorités et affecter les crédits nécessaires pour que ces deux ports soient équipés et modernisés en vue d'accepter tout le nouveau trafic qu'ils connaîtront. Et cette capacité est vitale dans le contexte des développements que j'ai évoqués tout à l'heure.

Si le ministre pouvait m'assurer qu'il ferait le nécessaire, je pourrais passer à une autre question.

M. Pepin: J'ai l'impression que les conversations que vous avez eues récemment avec le conseil des ports nationaux ont porté fruit . . .

M. Harquail: En effet.

M. Pepin: . . . et qu'on vous a assuré que vous pourriez communiquer avec M. Sinclair n'importe quand.

M. Harquail: C'est exact. Mais si je reviens à la charge et si j'essaie de garder le contact un peu partout, c'est que ces ports revêtent une importance énorme pour ces régions.

[Text]

• 2025

On the other side, without getting into a long series of exchange, I would like to touch again on the importance not only of the services going west from northern New Brunswick to central Canada, Montreal and Toronto, but also the eastern aspect of being able to have modern air passenger service from northern New Brunswick, i.e. Shilo through to Fredericton, the capital—the four Atlantic capitals, and Moncton and Halifax.

I wonder whether the Ministry of Transport could not be of some assistance to us in that part of Canada, in co-operation with Air Canada and EPA and all the other parties who are specifically and especially related to air service and air passenger service. Could we not again prevail on your good offices, Mr. Minister, to try to be a bit of a catalyst. Mr. McLeish and some of his people would have access to all the facts, figures and information that would be necessary to be in the position to co-operate with the provincial governments and other corporations who might be interested in providing that air passenger service. Perhaps we could make available all the facts and figures that might result in convincing an entrepreneur to apply to CTC, and try to encourage, in the most positive way, through the Ministry of Transport, the development of that important linkage through modern air passenger travel in the Atlantic provinces, specifically from northern New Brunswick to that eastern part of Canada.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Agreed. Unfortunately we cannot be one step ahead of development; we try not to be one step behind. We try to be just in step with developments. Many members, quite rightly—I did the same in the past—would like the department to prepare the facilities for something that is coming. Unfortunately we cannot accommodate that. Before extending a runway or something like that, we have to be sure that a carrier will come in. That creates frustration among many members, but short of that we really try hard, I think, to put the facilities in time when they are needed.

As you say there could be a long discussion on that and I do not want to take too much of your time, but it seems to me that the members for New Brunswick, and the Maritime provinces in general, should be the promoters of an inter-regional city commuter system, and I think that is what you have in mind.

Mr. Harquail: Yes, Mr. Chairman. I appreciate the Minister's remark. I was not speaking specifically about any facilities as such. I want to assure you that indeed many members in the Atlantic and many members from our group in New Brunswick have been pursuing and promoting this. I myself for the last 12 years have been promoting and trying to find a solution to this air passenger service. What I am saying is that after 12 years I am finding it, within the perimeters of what one would call, frustrating. That is why I am making the plea to possibly enjoy the benefits or the assistance and the service, of the co-operation of your good offices to see if we cannot utilize that expertise to see in putting forward a package, what in fact the final answer would be of someone who would be

[Translation]

En revanche et sans m'éterniser, je voudrais revenir à l'importance des services non seulement du nord du Nouveau-Brunswick vers le centre du Canada, Montréal et Toronto, mais aussi d'une liaison aérienne moderne pour passagers de Shilo dans le nord du Nouveau-Brunswick, vers Fredericton, la capitale et vers les autres capitales des Maritimes, ainsi que Moncton.

Le ministère des Transports ne pourrait-il pas nous aider dans notre coin du Canada en collaboration avec Air Canada et EPA ainsi que tous les autres intéressés au service aérien de fret et de passagers. Monsieur le ministre, ne pourrions-nous pas compter à nouveau sur vos bons offices pour que vous serviez de leader. Ainsi, M. McLeish et les autres auraient accès à toutes les données, à tous les chiffres et renseignements nécessaires pour pouvoir collaborer avec les gouvernements provinciaux et autres entreprises qui seraient intéressés à offrir ce service aérien pour passagers. Peut-être qu'en communiquant chiffres et données, on pourrait réussir à convaincre une entreprise à présenter une demande à la CCT. Le ministère des Transports pourrait ainsi essayer d'encourager la formation de cette importante liaison aérienne entre les diverses provinces des Maritimes, surtout en provenance du Nouveau-Brunswick et l'Est du Canada.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: D'accord. Malheureusement, nous ne pouvons pas précéder le développement, mais nous essayons de ne pas trop tirer de l'arrière. Nous veillons à ce que tout se fasse de concert. Bien des députés, à juste titre, car j'ai fait la même chose par le passé, voudraient que le ministère établisse déjà les installations de ce qui est à venir. Malheureusement, les choses ne se font pas ainsi. Avant de prolonger une piste, nous devons être certain qu'un transporteur assurera la liaison. Cela peut frustrer bien des parlementaires, mais tout de même, nous faisons tout en notre possible pour que les installations soient en place au moment opportun.

Nous pourrions en discuter longuement, mais je ne veux pas abuser de votre temps. Il me semble que les députés du Nouveau-Brunswick et des Maritimes en général devraient promouvoir une navette entre les villes et les régions. C'est d'ailleurs ce à quoi vous songez, n'est-ce pas?

M. Harquail: En effet, monsieur le président. Je suis heureux de la réflexion du ministre. Je ne parlais pas vraiment des installations en soi. Je veux tout simplement vous assurer que bien des députés des Maritimes et entre autres du Nouveau-Brunswick, travaillent à cette idée. Personnellement, j'en parle depuis douze ans et j'essaie de trouver une solution à ce service de passagers aériens. Après 12 ans, je suis au bord de la frustration. Voilà pourquoi je vous prie de nous faire profiter de votre aide, de vos services et de la collaboration de votre ministère afin de mettre au point un système qui serait accepté par l'EPA par exemple, qui se laisserait convaincre par les chiffres avancés et l'assurance de la collaboration du ministère, sans compter tous les autres renseignements dont disposerait la

[Texte]

able to take that decision, whether it is EPA or other entrepreneurs who would say, yes, we think because of some facts and figures, and the assistance and co-operation put forward by the Ministry, along with all the other information that would be available in CTC, we now have a proposition, a proposal that could see at least an inaugural flight of air passenger service linking the four Atlantic provinces, indeed, as I say, allowing those Canadians from the northern part of New Brunswick to get into the central part of Atlantic Canada.

Mr. Pepin: Let me put the question to Mr. McLeish in one sentence. Mr. McLeish, are you in a position to help in the promotion, or are you just reactive to what the carriers do? I mean you as Air Administrator, including the CTC services.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, to respond to this point, we have over the last five to seven years studied the question with the Eastern Provincial Airways to determine whether or not it would be possible to have a local service carrier, or to have EPA perform a local service for these points that Mr. Harquail speaks of. In the last year or so, we have been rather stagnant with respect to these studies, but I understand that Eastern Provincial has been again looking at the prospects of this, and I expect to hear from the Eastern Provincial in that regard. In our usual manner, we will be quite prepared to help with the examination of this question, on behalf of the minister, as a policy item.

• 2030

The Chairman: Two minutes, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Chairman. Time does really, not slip by, but very rapidly disappear. I just want to thank Mr. McLeish for assuring me, and the minister, that indeed that type of co-operation exists and is ongoing.

In the short time that I have left—and I might want to come back on the second round, or at some subsequent meeting—I want to come to highways. Of course, all members of this committee, and the minister, concede the importance of good highways as a natural economic development link, and certainly it is true in the case of northern New Brunswick as well.

In recent times during DREE discussions we have talked about the, I think, something over \$150 million that has been directed to northern New Brunswick to complete, for example, Route 11 and Route 17 from the American border at St-Léonard, down through Campbellton and on through to Moncton. I tell you again, after 12 years of discussing this—particularly during the last 10 years—with the particular provincial administration that has had the responsibility for the last 10 years, there are many important segments and sections of that highway that have not as yet been completed.

I just want to stress the importance of this again, Mr. Chairman, with the minister this evening. Patience has diminished insofar as the citizens who live in that part of the country

[Traduction]

CCT. Ainsi, on pourrait peut-être voir l'inauguration d'une liaison aérienne entre les quatre provinces maritimes, ce qui permettrait aux Canadiens du nord du Nouveau-Brunswick, de se rendre au cœur des Maritimes.

M. Pepin: Permettez que j'adresse une question à M. McLeish. Monsieur McLeish, êtes-vous en mesure d'aider à promouvoir un tel service ou devez-vous attendre une initiative des transporteurs? Je m'adresse à l'administrateur des transports aériens responsable des services de la CCT.

Le président: Monsieur McLeish.

M. Walter McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, depuis déjà cinq ou sept ans nous étudions la question de concert avec la Eastern Provincial Airways afin de déterminer si un transporteur local pourrait ou non assurer les liaisons aériennes que suggère M. Harquail. Au cours de la dernière année environ, ces études n'ont pas tellement avancé, mais je crois comprendre que la Eastern Provincial a recommencé à y songer. Je m'attends donc à ce que la Eastern Provincial communique avec moi à cet égard. Comme d'habitude, nous serons tout à fait disposés à participer à l'étude de cette question au nom du ministre, s'il s'agit d'une question politique.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Le temps file vraiment très vite. Je tiens à remercier M. McLeish et le ministre de m'avoir assuré qu'une telle collaboration existe vraiment en ce moment.

Dans le peu de temps qu'il me reste—je voudrais d'ailleurs avoir un second tour ce soir ou lors d'une réunion ultérieure—je voudrais discuter des autoroutes. Tous les membres du Comité et le ministre reconnaissent l'importance d'un bon réseau routier pour favoriser l'essor économique, ce qui est certainement vrai aussi pour le nord du Nouveau-Brunswick.

Dernièrement, en discutant avec le MEER, il a été question de l'octroi de plus de 150 millions de dollars pour la prolongation par exemple, dans le nord du Nouveau-Brunswick, de la route 11 et de la route 17 depuis la frontière américaine, à Saint-Léonard, jusqu'à Moncton en passant par Campbellton. Après 10 années surtout de discussions avec les autorités provinciales en cause, il reste encore des tronçons importants de ces routes à terminer.

Je tiens à l'importance de cette question au ministre ce soir. Les citoyens de cette région du pays sont à bout de patience. Le gouvernement fédéral a vraiment respecté ses engagements

[Text]

are concerned. The federal government has really lived up to its commitment in real terms, because we have transferred those dollars into that province. While it is a provincial responsibility, I again want to try to elicit from the minister his assurances that he will keep a watchful eye on the transfers of moneys in the Highway Strengthening Program; that in conversations with his colleague, the Minister of DREE, he will be able to give us, certainly to the members from that part of Canada, some assurances that those dollars that are being transferred to that administration are, in fact, being treated in the same way as that indicated in the statements flowing from that administration—i.e. the Minister of Transportation and the Premier—namely, that it is a priority, that that is the project they want to proceed with and that, indeed, those dollars are going into northern New Brunswick and are not being spent on any other project or on any other highway or any other sector of that province.

We have seen the example in the neighbouring province, *la belle province de Québec*. They received, in the last fiscal payment, \$200 million from Ottawa, but then they reduced their contribution from their provincial budget. I very much suspect that that is what is happening in New Brunswick as well. They are receiving these large—millions of dollars—allotments. In the case of New Brunswick, it is also over \$100 million, and that is over and above the DREE money. The amount of transport money transferred is very, very substantial, yet the evidence shows that the highway, Mr. Minister, has not yet been completed.

You do not have to be an economist or a mathematical wizard to be able to add the two together, that that section of highway has had the authorization and all these funds have been directed to it, especially from the federal government, and supposedly there has been some input of contributions from the provincial government, yet the fact of the matter is that major sections of those highways have not yet been completed. I am not pleading here, I am submitting to you that a very serious problem exists with the dedication and commitment of that provincial administration, that particular government, to Cabinet and those who have the responsibility to see that those moneys are directed to and indeed spent on Route 11 and Route 17.

I am starting to repeat myself in all these meetings of DREE and Transport in trying to find the answers, the *raison d'être* for the noncompletion.

The Chairman: I am sorry, Mr. Harquail, I am going to have wash you to wind up.

Mr. Harquail: Anything you can do, Mr. Minister, to correct that, or to enlighten me as to the seriousness of that problem, would be appreciated.

Mr. Pepin: Three sentences only. From the point of view of Transport Canada, our involvement in transportation in the Atlantic provinces has been through the Highway Strengthening Program, which comes to an end in March. First of all, I must go back to Cabinet to get some money, because a request has been made by the provinces for phase of that program.

[Translation]

puisque'il a versé les fonds à la province. Comme il s'agit d'une responsabilité provinciale, je voudrais que le ministre nous assure qu'il gardera à l'œil les transferts de paiements faits dans le cadre du programme de renforcement du réseau routier; que suite à des conversations avec son collègue, le ministre du MEER, il pourra assurer les députés de cette région du Canada que les dollars ainsi versés au gouvernement provincial sont bel et bien utilisés comme le prétendent les déclarations faites par le ministre des Transports et le Premier ministre de la province en cause, à savoir que ce projet a vraiment la priorité et que tout cet argent sera bel et bien dépensé dans le nord du Nouveau-Brunswick et non pas pour d'autres projets ou pour la construction d'autres routes ailleurs dans la province.

Nous avons eu en exemple notre voisine, la belle province de Québec qui a reçu 200 millions de dollars en paiement de transfert d'Ottawa, mais qui a par la suite diminué sa contribution dans le budget provincial. Je soupçonne que la même chose se produit au Nouveau-Brunswick. Le gouvernement reçoit des millions de dollars en subvention, plus de 100 millions de dollars au Nouveau-Brunswick, en sus des subventions reçues du MEER. Le montant transféré pour les transports est considérable et pourtant on peut constater que la route n'a pas encore été construite.

Pas besoin d'être un génie en économie ou en mathématique pour comprendre que la construction de ce tronçon de l'autoroute a été autorisé, qu'on a reçu l'argent nécessaire du gouvernement fédéral, que le gouvernement provincial y est allé de sa contribution, et que pourtant de longs tronçons de la route n'ont pas encore été construits. Admettez que le zèle et le respect des engagements semble faire défaut au gouvernement provincial, au conseil des ministres et à tous ceux qui sont chargés de s'assurer que l'argent sert bel et bien à la construction des routes 11 et 17.

Je commence à me répéter à toutes ces réunions avec le MEER et le ministère des Transports car j'essaie d'obtenir des réponses et une explication au fait que les travaux ne soient pas terminés.

Le président: Excusez-moi, monsieur Harquail, mais je vais devoir vous demander de terminer.

M. Harquail: Monsieur le ministre, tout ce que vous pourrez faire pour corriger la situation ou pour m'aider à comprendre le problème sera grandement apprécié.

M. Pepin: Trois phrases rapidement. La seule participation de Transport Canada au projet des provinces maritimes dans ce secteur s'est faite par l'entremise du programme de renforcement du réseau routier qui se termine en mars. Avant tout, il faut demander au Cabinet d'approuver des fonds car les provinces ont déjà fait une demande pour la phase 2 de ce programme.

[Texte]

• 2035

What you analyze is the fact that in the past that money was transferred fairly untied to the provinces, who were, generally speaking, quite free in deciding what they were going to do in placing it. My department audits these expenditures and finds them reasonable, but I think the time has come for a slightly different approach to that, and the provincial politicians to whom I have talked on the subject expect it anyway. So if we have the money, it will be spent slightly differently from the way it has been done until now.

Mr. Harquail: With better control and more assurance that those funds are going into those sectors and into those highways.

Mr. Pepin: In a more systematic way than in the past.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I find I have had an awful pile of questions to try to deal with tonight and a very limited time in which to do it, but I would like to ask the minister, in a more general vein—the committee fluctuates up and down with people, and 15 minutes each for perusal of what appear to be hundreds and hundreds of millions of dollars on expenditures and hundreds if not thousands of programs administered and put in place by the Department of Transport—I would like to ask the minister, candidly, if he thinks this procedure is very effective for legislators to use in evaluating the effectiveness of his department's programs and the effectiveness of spending by his department, to achieve the goals defined in departmental spending just off the top of his head.

Mr. Pepin: Off the top of my head, I was on the other side for a while and I found it frustrating, too.

Mr. Skelly: No, not "frustrating"; Effectiveness is what I was wondering about.

Mr. Pepin: Well, that is the same in my vocabulary.

I do not think it is sufficient to multiply meetings of this kind. I do not know if there is another type of meeting which would be more fruitful than this. If you can find one, I will be very, very pleased to accommodate it.

Mr. Skelly: I just wanted to confirm that my perceptions matched your perceptions.

Mr. Pepin: A number of members find ways to extend the contribution they make here. I think this can be said. By visiting in the department, by engaging in conversation with top officials of the department, they make their contribution felt more, possibly than they can through this kind of meeting.

Mr. Skelly: I think, just watching the clock run and being aware of the problem of effectiveness, your perception matches mine, and I would suggest that "frustration" probably equals "not effective".

I have a second question. I would just like a little information on this, if you could give it to me. It is my understanding that the Department of Transport has put together a consortium of shipbuilding companies to build the world's largest

[Traduction]

Il ressort que dans le passé cet argent était transféré aux provinces, presque sans condition, et elles étaient, en règle générale, libres de l'investir comme elles l'entendaient. Mon ministère vérifie ces dépenses qu'il trouve raisonnables mais je pense que le moment est venu de modifier un peu le régime et, du reste, les hommes politiques provinciaux avec lesquels je me suis entretenu s'y attendent de toute façon. Nous avons donc cet argent qui sera dépensé un peu différemment désormais.

M. Harquail: Avec des contrôles plus stricts et avec une garantie plus ferme que ces fonds serviront à ces secteurs et aux routes, n'est-ce pas?

M. Pepin: Ce sera en tout cas plus systématique que dans le passé.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Monsieur le président, j'ai une quantité de questions à poser ce soir et très peu de temps pour le faire. Nous disposons d'environ 15 minutes chacun pour discuter de centaines et de centaines de millions de dollars de dépenses au titre des programmes administrés et mis en vigueur par le ministère des Transports. Je tiens à poser au ministre une question d'ordre général. Est-il d'avis que cette méthode est efficace et permet aux législateurs d'évaluer la rentabilité des programmes de son ministère et l'efficacité des dépenses ministérielles pour atteindre les objectifs fixés? Que le ministre me donne une réponse spontanée.

M. Pepin: En guise de réponse spontanée, je vous dirais que j'ai fait partie de l'opposition pendant un certain temps et que j'ai moi-même senti une certaine frustration.

M. Skelly: Je ne vous parle pas de «frustration» mais de rentabilité.

M. Pepin: Les deux mots signifient la même chose pour moi.

Je ne pense pas qu'il suffise de multiplier les réunions de ce genre pour résoudre le problème. Je ne sais pas s'il existe un autre type de réunion qui porterait davantage de fruits. Si vous avez des propositions à faire, j'en prendrai bonne note.

M. Skelly: Je voulais tout simplement savoir si mes perceptions étaient les mêmes que les vôtres.

M. Pepin: Certains députés trouvent le moyen de donner un prolongement aux questions qu'ils posent ici. En effet, ils rendent visite au ministère, ils s'entretiennent avec les fonctionnaires du ministère ce qui leur permet d'étayer les renseignements qu'ils obtiennent ici.

M. Skelly: Le temps file et je constate que votre perception est la même que la mienne et que par «frustration», vous entendez «non rentable».

Je voudrais quelques renseignements sur un autre sujet. Si je ne m'abuse, le ministère des Transports a formé un consortium de chantiers navals pour construire le plus gros pétrolier brise-glace au monde. D'après mes renseignements, il jaugera

[Text]

ice-breaking oil tanker. From what I read it is about 200,000 tons, 1,100 feet long, 120 feet deep, double bottomed, double hulled, with about 200,000 shaft horsepower and three crews. It will move at about 3 knots through 8 feet of ice and at about 15 knots in the open sea. I wonder if you might give me some details about that project.

Mr. Pepin: I have never heard about this one. I do not think it exists. What exists is a consortium for the construction of a nuclear ice-breaker. There is a consortium of Canatom-Alsthom.

Let us be more specific. The Canatom-Alsthom group are consultants to the department on ice-breakers. So they are not a consortium. That is the point my deputy minister wanted to make: they are not a consortium.

Mr. Skelly: With all due respect, Mr. Minister, the Department of Transport is the Department of Transport in Japan and the consortium is Mitsui, Hitachi, Sumomoto, Mitsubishi, and Kawasaki. They are on board to build the world's largest oil tanker, to go into the Beaufort Sea, I presume to remove oil from our area to Japan.

The Chairman: Mr. Skelly, the minister would like Mr. Sinclair to comment.

Mr. Skelly: I would like to put two more points in, and then maybe Mr. Sinclair could go on with it.

The Chairman: It is your time; go ahead.

Mr. Skelly: The thing that disturbs me about this particular article is I wonder if the government is committed, first of all, to exporting oil out of the Beaufort Sea; and has the government abandoned, as far as our transportation system goes, the opportunity for Canadian to have a presence in providing the ships to do this? Because apparently this thing is beginning to advance and I wonder whether our government has put in place policies that will see them realize it.

• 2040

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the Department of Transport has no role in the project that I think Mr. Skelly is referring to. The Dome Petroleum Company, as well as Petrocan through the Arctic Pilot Project, have designs and have asked for basic quotations from several shipyards with respect to construction of vessels of the kind that Mr. Skelly describes; but those development plans are still very much that, development plans, and they are plans in which the Department of Transport has no role nor investment.

Mr. Skelly: I would like to suggest that Mr. Sinclair's response probably refers to the development of liquefied natural gas carriers, which I assume will be used in the rim gas project and the Arctic Pilot Project, and I was not referring to those. I was referring to an article which appeared in the *New York Times* on March 15 which outlined a program developed by the Japanese to involve themselves in our Arctic and Beaufort area, and I would suggest that maybe this again is a difference in perception, that I think our Department of Transport should have a role in it; and I am quite surprised that we are not in advance of these things rather than trailing behind them with no role.

[Translation]

200,000 tonnes, aura 1,100 pieds de long, 120 pieds de profondeur, un double fond, une double coque, et une puissance de 200 mille chevaux-vapeur une puissance de 200,000 chevaux-vapeur à l'arbre, de même que 3 équipages. Il pourra atteindre 3 nœuds dans 8 pieds de glace et environ 15 nœuds en mer. Pouvez-vous nous donner des précisions sur ce projet.

M. Pepin: Je n'en ai jamais entendu parler. Je ne pense pas qu'il y ait de tel projet. Il existe effectivement un consortium pour la construction d'un brise-glace nucléaire. Il s'agit du consortium Canatom-Alsthom.

Plus précisément, le Canatom-Alsthom est un groupe de consultants sur les brise-glace qui travaillent pour le ministère. Il ne s'agit pas d'un consortium. Le sous-ministre tenait à préciser cela.

M. Skelly: Je parlais du ministère des Transports japonais et le consortium dont il s'agit réunit la Mitsui, la Hitachi, la Sumomoto, la Mitsubishi et la Kawasaki. Ils projettent de construire le plus gros pétrolier au monde qui naviguera dans la Mer de Beaufort transportant le pétrole d'ici vers le Japon, je suppose.

Le président: Monsieur Skelly, le ministre voudrait donner la parole à M. Sinclair.

M. Skelly: Je voudrais ajouter une ou deux observations avant que M. Sinclair ne réponde.

Le président: C'est votre droit, allez-y.

M. Skelly: Je trouve inquiétant que le gouvernement, qui s'est engagé à exporter le pétrole extrait de la Mer de Beaufort, ait renoncé à le faire par l'intermédiaire du réseau de transport canadien qui aurait pu fournir les bateaux nécessaires. Il semble que les choses aient démarré de ce côté-là et je me demande si notre gouvernement adoptera des politiques opportunes.

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministère des Transports n'a aucun rôle à jouer dans le projet auquel M. Skelly fait allusion. La société Dome Petroleum et la société Petrocan, dans le cadre du projet pilote de l'Arctique, ont préparé des devis et ont demandé des soumissions à plusieurs chantiers navals pour la construction de vaisseaux du type décrit par M. Skelly. Il ne s'agit que d'avant-projets, et le ministère des Transports n'a pas de rôle à jouer dans la réalisation du projet ou dans les investissements faits à ce titre.

M. Skelly: Je pense que la réponse de M. Sinclair a trait aux méthaniers qui transporteront le gaz naturel liquéfié, extrait des gisements de la côte et dans le cadre du projet pilote de l'Arctique. Je ne parle pas de cela. Je faisais allusion à un article paru dans le *New York Times* du 15 mars et qui décrit un projet japonais dans la mer de Beaufort et dans l'Arctique canadien. Il s'agit peut-être de nouveau d'une différence de perception. J'aurais cru que le ministère des Transports voudrait participer à ce projet et je m'étonne que nous ne soyons pas plus entreprenants à cet égard. Nous semblons plutôt tirer de l'arrière.

[Texte]

For the last two weeks, Mr. Chairman, through you to the minister, the oil companies have been trooping before the committee on Bill C-48 and explaining their kinds of investments in involvement in the Arctic and the off-shore projects, and they have been outlining the kinds of marine platforms that they intend to deal with, and this is whether it is drill ships or ships that are going to be involved in production or transportation of those goods. I would just like to maybe put three general questions to you about the department's involvement there.

Can you tell me what role your department is playing in the development of marine platforms, in conjunction with industry, on Arctic platforms and things offshore? Is your department involved in any way with looking at the possibility of shipping coal, and I mean the encouragement of Canadian platforms to ship coal and grain in the future? Are you doing any looking down the road at how Canadians are going to become involved with marine platforms in harvesting seabed resources? Is there any sort of forward thinking, like the Japanese are doing? Because obviously they are thinking about penetrating our Arctic for oil in 1986-87 when this stuff should be on the board. Are we doing any of that kind of thinking in our Department of Transport?

Mr. Pepin: I will have to ask Mr. Sinclair again; but I thought that the Department of Energy, Mines and Resources was most involved in that, not the Department of Transport.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to any marine platforms for offshore drilling, we do not get involved in that area—you are quite correct, that that is the responsibility of the Department of Energy, Mines and Resources—although we do have some role to play if any of those drilling rigs which are self-propelled are in a mobile mode moving to or from a drill site. But once they are attached to the ocean floor and in a drilling mode, the Department of Energy, Mines and Resources is the one that has the jurisdiction.

Mr. Skelly: Is that not a very curious thing, because I would have chosen maybe some different departments, like the Department of Indian Affairs and Northern Development, the Department of Energy, Mines and Resources, the Department of Industry, Trade and Commerce, the Department of Transport, and on and on and on. These things are obviously in a mobile mode and they transport goods and services to the different aspects of it.

It appears, from what the oil companies were saying, that they are talking in terms of expenditures on vessels and whatnot from roughly \$60 billion to \$100 billion in the next 10 years. Those expenditures are going to come very quickly, as I determine it, and there are a lot of different government departments and a lot of different groups involved, and I am a little worried that Canadians are not going to participate in those. As a matter of fact, those kinds of figures and the quickness of the spending scares me to death.

• 2045

I would ask you: Is your department involved in any forum in which resource industries, government and manufacturing

[Traduction]

Depuis deux semaines, les sociétés pétrolières ont défilé devant le Comité saisi du Bill C-48 pour expliquer quelle est la nature des investissements dans les projets réalisés dans l'Arctique et au large des côtes. Ils ont décrit le genre de plates-formes maritimes qu'elles entendent ériger même si elles n'ont pas encore décidé si elles choisiront des navires de forage ou des navires de transport ordinaire pour le transport de la production. Je voudrais vous poser trois questions d'ordre général sur le rôle du ministère là-dedans.

Quel rôle le ministère joue-t-il à l'égard des plate-formes maritimes, de concert avec l'industrie, que ce soit dans l'Arctique ou au large des côtes? Le ministère envisage-t-il la possibilité d'expédier le charbon c'est-à-dire la construction de plates-formes canadiennes qui serviraient à l'expédition du charbon et des céréales à l'avenir? Envisage-t-on, à longue échéance, une participation canadienne dans l'exploitation des ressources du lit de la mer à partir de plates-formes maritimes? Fait-on, comme les Japonais, des projets à long terme? De toute évidence les Japonais envisagent de se trouver dans l'Arctique en 1986-1987, pour moissonner le pétrole qui sera alors produit. Le ministère des Transports fait-il des plans à long terme à cet égard?

M. Pepin: Je donnerai la parole à M. Sinclair. Je pensais que le ministère de l'Énergie des Mines et des Ressources était le principal intéressé à cet égard contrairement au ministère des Transports.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous ne faisons rien en ce qui a trait aux plates-formes maritimes de forage et le ministre a tout à fait raison, c'est la responsabilité du ministère de l'Énergie des Mines et des Ressources. Il nous appartiendra cependant d'intervenir quand ces plates-formes de forage auto-propulsées se déplaceront entre les divers types de forage. Une fois qu'elles sont fixées au fond de la mer et que le forage a commencé, elles relèvent du ministère de l'Énergie des Mines et des Ressources.

M. Skelly: Je trouve ça étrange car j'aurais choisi, pour ma part, de confier cette responsabilité à divers ministères, notamment au ministère des Affaires indiennes et du nord, au ministère de l'Énergie des Mines et des Ressources, au ministère de l'Industrie et du commerce, au ministère des Transports, et à d'autres. De toute évidence, il s'agit d'unités mobiles qui transportent des biens et services.

Il semble que les sociétés pétrolières envisagent des dépenses pour les navires et l'appareillage, de l'ordre de 60 milliards à 100 milliards de dollars, d'ici dix ans. Ces dépenses devront être engagées dans de très brefs délais. Elles intéressent divers ministères et divers groupes. Je m'inquiète que les Canadiens n'y participent pas. En fait, l'énormité de ces sommes, et la nature pressante de la situation, m'épouvantent.

Je voudrais savoir si le ministère participe à des consultations regroupant des représentants des entreprises d'exploita-

[Text]

and service industries in Canada meet to identify needs and opportunities that Canadians might achieve, and to develop the plans that might help us realize some of the potential from that spending? Are you involved in a forum that is doing that?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair again.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we have already held three national marine conferences which are attended by representatives of every kind of marine industry in Canada, and this November we will be holding the fourth of those national marine conferences in Vancouver to concentrate on many of the opportunities for development in maritime affairs in this country.

The Chairman: Mr. Skelly, you have five minutes left.

Mr. Skelly: Well, just from our track record in five minutes, I wonder if really the Japanese—looking at what happened in our auto industry, by the time we figured out we have a problem of crisis proportion, the Japanese have solved the problem, built the platform and anchored up to the site.

There is one other thing that kind of interests me in this area, and it is some of those developments in the north. There is a propensity, I would say, and fear has been expressed by quite a number of people that the crews that are involved in them, especially licenced personnel—it is a very new and unique field, and there are Canadians with experience in it—but there seems to be a fear that what will wind up is that we will be putting applications out in Calgary for people with deep-sea tickets and Arctic experience, and essentially asking people with qualifications beyond what is required to man these areas, and that what we will wind up with is a lot of people from offshore—British, European or whatever-taking on the responsibility for crewing those vessels if they are Canadian.

I notice you are involved in two basic training programs. The Coast Guard has a training program and there is a Department of Transportation facility that you are doing it on. But a figure is mentioned in relation to the Arctic Pilot Project to train licenced personnel. They were afraid they were going to set the qualifications higher than necessary, and that the training of these people would take roughly 40 to 70 months, and that what we were going to wind up with was European and probably British people crewing that.

Is your department taking any provisions to identify where training is required, and to ensure that Canadians get the training and preference on these new vessels and whatnot that will operate in the offshore in the Arctic environment?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with respect to that specific matter, we have been co-operating with the Arctic Pilot Project and the consultants hired by the Arctic Pilot Project to identify the source of officers for the kind of ships that would

[Translation]

tion des ressources, le gouvernement, les secteurs secondaires et tertiaires en vue d'établir une liste des besoins de des débouchés pour le Canada à cet égard. Y a-t-il un projet qui nous permettrait de tirer partie du potentiel qu'offrent toutes ces dépenses? Le cas échéant, le ministère participe-t-il à ces consultations?

M. Pepin: Je demanderai de nouveau à M. Sinclair de vous répondre.

M. Sinclair: Il y a déjà eu trois conférences nationales maritimes auxquelles ont participé des représentants de divers secteurs de l'industrie maritime au Canada et, en novembre prochain, il y en aura une quatrième, qui se tiendra à Vancouver, pour étudier les débouchés qu'offre le secteur maritime pour le Canada.

Le président: Monsieur Skelly, il vous reste cinq minutes.

M. Skelly: En cinq minutes, dites-moi s'il n'est pas possible que les Japonais, compte tenu de ce qui s'est produit dans notre industrie de l'automobile, aient le temps de construire une plate-forme, d'exploiter un site, avant que nous prenions conscience que la situation a atteint des proportions alarmantes? Je m'intéresse également à la mise en valeur des ressources dans le Nord.

Il y a une chose qui m'inquiète et qui inquiète beaucoup d'autres gens. Étant donné que le domaine exige des équipages très spécialisés, étant donné que c'est un domaine unique en lui-même, même s'il existe des Canadiens qui en ont l'expérience, on craint que le recrutement qui se fera de Calgary spécifie qu'on a besoin de personnel ayant une expérience de la haute mer ou de l'Arctique, exigence qui dépasse les qualifications nécessaires pour le travail, et que ce soit des étrangers, de Grande-Bretagne, d'Europe ou d'ailleurs, qui soient embauchés pour former les équipages de ces navires qui pourraient être canadiens.

Je remarque que vous offrez essentiellement deux programmes de formation. La Garde côtière offre un programme de formation et utilise des installations fournies par le ministère des Transports. Je vois cependant un chiffre à propos du projet pilote de l'Arctique visant à former du personnel compétent. En effet, on craignait que les exigences soient trop élevées et que la formation du personnel prenne de 40 à 70 mois. Ainsi, en définitive, ce serait des Européens, peut-être des Britanniques, qui formeraient les équipages.

Votre ministère prend-il les mesures nécessaires pour étudier la situation et veiller à ce que ce soit des Canadiens qui obtiennent cette formation de préférence pour faire partie des équipages de ces nouveaux navires dont on se servira dans l'Arctique?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous avons avec les responsables du projet pilote de l'Arctique et les experts-conseils embauchés pour trouver les marins dont nous aurons besoin pour les navires utilisés dans le projet. On essaie de voir

[Texte]

be involved in that project; to identify people in Canada who had the basic qualifications and who could be employed in the handling of those ships with specific and specialized training administered over the period of time between the present and the time the ships might come on service in the latter part of the 1980s. This is a subject matter in which we in Transport have a particular interest and involvement, and we have been co-operating with the company and the consultants in that particular endeavour.

Mr. Skelly: Well, that is encouraging. I would like to switch to search and rescue for a moment. There are just a couple of questions that come up. The 21-metre vessels that are sort of scheduled for Prince Rupert and Campbell River: I have received three different reports that people feel those vessels are unseaworthy in terms of the task they are going to be put toward. A number of people have written to your department, and these people are extremely experienced in both the environment and a long history of involvement at sea. Has your department received these complaints, do you know—their serious concern about how useful those 21-metre vessels are going to be, particularly the one at Prince Rupert?

• 2050

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes, we have received a few communications in that regard. I think I can safely say that the matter primarily relates to a misapprehension about the role of those particular vessels. People have been construing that those vessels would be a deep-sea type of search and rescue vessel. In essence they are not, they are intended for inshore work. They are a proven search and rescue vessel design and one in which we have a great deal of confidence.

The Chairman: Mr. Skelly, one brief question.

Mr. Skelly: Okay. I have had that question laid to me so often by people whose opinion I respect that I am now seriously concerned about it and it takes me back to a second problem. The Department of National Defence is apparently involved in a helicopter distribution study, and I do not know whether it is complete or not yet. The ICSAR committee meets periodically to develop a national search and rescue plan which is updated each year, and given the fact that there are now serious considerations by people who live and work in the environment about that 20-metre vessel program, a question occurs to me as to why there is no public input to that ICSAR committee and why the national search and rescue plan before it is adopted by Cabinet is not put out for public perusal and comment.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the national search and rescue plan is a document put together to substantiate the requests for resources to augment our search and rescue capability across the country. It is in the nature of any other planning document that the department uses or that several departments use in substantiating requests for additional resources and demonstrating where those resources will be deployed. I think the normal procedures within government take a suffi-

[Traduction]

combien de gens au Canada répondent aux exigences fondamentales et pourraient être employés sur ces navires, compte tenu d'une formation spécialisée qui leur serait donnée entre le moment actuel et le moment où on envisage que ces bateaux entreraient en service, c'est-à-dire à la fin des années 80. Le ministère des Transports s'intéresse particulièrement à cette question et, comme je vous le disais, il coopère avec les entreprises et les experts-conseils.

M. Skelly: C'est fort encourageant. Je voudrais maintenant aborder la recherche et le sauvetage. Quelques brèves questions. J'entends, de trois sources différentes, que les navires de 21 mètres qui sont prévus pour Prince Rupert et la rivière Campbell, ne sont pas sécuritaires étant donné la tâche qu'on envisage de leur confier. Votre ministère a reçu certaines lettres à ce propos de la part de gens qui connaissent bien l'environnement et la mer en particulier. Êtes-vous au courant des plaintes dont le ministère a été saisi? On s'inquiète de l'utilité des navires de 21 mètres surtout celui qui est basé à Prince Rupert.

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, on nous a écrit à ce propos. Je pense qu'on s'inquiète surtout parce qu'on comprend mal le rôle que l'on envisage pour ces navires. On pense que ces navires serviront à la recherche et au sauvetage en haute mer alors qu'il n'y serviront pas. Ils serviront à la navigation côtière. Ce sont des navires qu'on sait pouvoir faire de la recherche et du sauvetage, et nous y mettons toute notre confiance.

Le président: Monsieur Skelly, une brève question.

M. Skelly: D'accord. Des gens dont je respecte énormément l'opinion m'ont fait parti de leurs inquiétudes si bien que je suis désormais inquiet moi-même. Cela m'amène à un autre problème. Le ministère de la Défense nationale fait une étude sur la répartition des hélicoptères. Je ne sais pas s'il a terminé. Le CIRS se réunit à intervalles pour mettre au point un plan national de recherches et de sauvetage, mis à jour tous les ans et étant donné que les intéressés ont des inquiétudes graves au sujet du navire de 20 mètres, je me demande pourquoi on ne permet pas au public de participer aux travaux du CIRS et pourquoi le plan national de recherches et de sauvetage serait-il divulgué avant d'être adopté par le Cabinet?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, le plan de recherches et de sauvetage est un document à l'appui des diverses demandes de fonds qui seront consacrés à la recherche et au sauvetage au pays. C'est un document de planification comme il en existe dans n'importe quel autre ministère et dont les ministères se servent pour appuyer leur demande de fonds en indiquant où les ressources financières seront engagées. Les règles de procédure ministérielle prévoient tout le temps nécessaire à la

[Text]

cient time to get the plan into action and that further study or further perusal would only result in a continual delay in attempting to put the best possible search and rescue plan into action that we can muster. We have the benefit of a great deal of public comment on the search and rescue field. We have attempted to respond to that comment in addressing areas that require our attention, either with manpower or with vessels, and we will continue to do that to the best of our ability.

The Chairman: Thank you. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Just a parting shot, not even a question. The minister got off light tonight because I had a whole bunch on airplanes. Just in response, I would say that at least I am not in the position the rest of the public is as I get mine in a brown bag once a year, but it might just provide some interesting input on departmental plans to have some outside comments, especially from professionals who deal with it in a variety of different ways.

Mr. Pepin: It seems that you had a bit of difficulty also, which is not uncommon, in finding out which department is in charge of which particular aspect of these things and so I am going to suggest that Mr. Sinclair send you a map because the important thing is that it should be somewhere. There is no philosophical gain out of having it here more than there as long as the job is being done by one department. In some instances what you were talking about tonight is under the Department of Energy, Mines and Resources and in other instances it is under the Department of Industry, Trade and Commerce, and so it is a matter of us helping you if you have not found out by yourself, and I suggest that we should.

The Chairman: Thank you. Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. Just briefly, I would like to go back to our committee meeting on March 12, 1981 and request for information that I had made at that time. On page—I cannot even find the page. We do not have a page number . . .

The Chairman: Would you give me the date again, please, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: Here we are—23:35—I asked the chairman about leasing of hopper cars and the agreement that was there, and Mr. Giroux said that he would have to get the information for me, and I said I would appreciate it if I could have that information. The chairman said, “It shall be supplied”. That was regarding the leasing agreement between the J.P. Morgan Intertrust and the Connecticut Bank and Trust Company. I would hope that that information would still be forthcoming.

The Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): There is a letter in its final stages to you, Mr. McKnight, going into quite a lot of detail on the questions that you raised. It is your choice: I can give you the highlights of it tonight or we can send it on its way to you.

Mr. McKnight: I would appreciate it if it is sent on its way. That will be fine.

Mr. Giroux: Thank you.

Mr. McKnight: There was another request that I made for information and, just so we do not forget, it was regarding page 142 of the supplements “Payments to Railways”. You

[Translation]

préparation du plan et j'estime que s'il fallait l'étudier davantage, il n'en résulterait que des retards inutiles. Nous pouvons compter sur les observations d'un public nombreux au sujet de la recherche et du sauvetage. Nous avons essayé d'y répondre du mieux que nous avons pu en affectant ressources et navires et nous continuerons de le faire.

Le président: Merci. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Une seule remarque en terminant. Ce n'est même pas une question. Le ministre s'en tire bien ce soir car je vais lui poser toutes sortes de questions sur les avions. Je tiens à dire que je ne jouis pas du même traitement que les autres car j'obtiens ce document tous les ans sans qu'on m'ait consulté. Je tiens à signaler que le ministère pourrait peut-être profiter des conseils de gens qui sont les premiers intéressés.

M. Pepin: J'ai cru constater que vous aviez du mal à déterminer quel ministère est responsable des divers aspects, ce qui est assez courant. Je demanderai à monsieur Sinclair de vous envoyer une carte. L'important c'est qu'on s'en occupe et ce n'est pas pour une raison particulière que c'est à notre ministère que cette responsabilité est confiée. Il faut que le travail soit fait. Les cas que vous avez cités ce soir relevaient, pour certains, du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et d'autres du ministère de l'Industrie et du Commerce. Nous nous ferons un plaisir cependant de vous aider à démêler toutes ces responsabilités.

Le président: Merci. Monsieur McKnight.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Je voudrais revenir rapidement à la séance du 12 mars 1981 quand j'ai demandé des renseignements . . . Je ne pourrais pas vous dire à quelle page du compte rendu vous reporter.

Le président: Pouvez-vous répéter la date, monsieur McKnight.

M. McKnight: Voilà, page 23:35. Ma question portait sur l'accord de location de wagons-trémie. M. Giroux m'a promis d'obtenir ces renseignements. Le président a dit: «on vous les fournira». Il s'agit de l'accord entre le J.P. Morgan Intertrust et la Connecticut Bank and Trust Company. J'espère que vous avez trouvé ces renseignements.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Robert Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports): Nous sommes en train de préparer une lettre à votre attention et vous y trouverez toutes sortes de détails sur les questions que vous avez posées. Si vous le voulez, je puis, ce soir, vous donner un aperçu de ce qu'elle contient.

M. McKnight: Je vous remercie, mais j'attendrai la lettre puisque vous l'enverrez incessamment.

M. Giroux: Merci.

M. McKnight: J'ai demandé des renseignements au sujet d'une rubrique qui se trouve page 142 du budget supplémentaire: «paiements aux sociétés de chemin de fer». Vous trouve-

[Texte]

will find my request on page 23:56 where I asked the parliamentary secretary if he could break down the statutory payments made by railroads under the Railroad Act and if we could have a breakdown of the \$19,400,000 as provided under the section of the Railroad Act. Mr. Giroux said he would have to get that from CTC and the parliamentary secretary said that he would ask the CTC to provide a listing for actual allocations. I hope that that has not been mislaid in anyone's mind.

Just then to go on, I do appreciate the details on the branch line rehabilitation that we were provided, and I understand that earlier today they were to be appended, and I understand that earlier today they were to be appended to Hansard, but now we are into the 1981-82 estimates and I wonder if we could have the detail for 1980 and 1981. We are already into that season, I would presume, on rehabilitation and I wonder if there is any reason we could not be provided with the details of the proposed spendings on rehabilitation in 1980-81.

There happens to be on this table that we have received on branch line rehabilitation an item which says \$6 million for advance materials and miscellaneous. Mr. Chairman, \$6 million is a considerable amount of money and I wonder if we could be made aware of the breakdown of the advance materials—not post by post or tie by tie, but if it is gravel, then is it gravel that has been stockpiled, et cetera? We also have \$57 million in equipment. It would be of interest to me to know who owns that equipment, and what is it? Was that equipment purchased by tender? I would appreciate details regarding the placement of that equipment on what is now used by the railroad companies for the rehabilitation of rail lines. Also, while we are looking on the first page, I see a discrepancy. It states \$177 million has been spent on line work, and then I go to the last page and I see a total of \$174 million. There is a difference between those two figures of about \$2,668,250 and I wonder if there could be an explanation for that?

Mr. Chairman: Mr. Giroux.

Mr. Giroux: First of all, Mr. Chairman, the information provided and appended to the Minutes of the meeting cover the work to the end of March, 1981, so it does cover the work undertaken in fiscal 1980-81. With respect to 1981-82, the negotiations on the agreements are still to be terminated. They are proceeding reasonably well and they would be terminated soon.

• 2100

Equipment and material. With respect to the equipment, the major segments of this are the heavy equipment that is very much railway oriented: ballast cars, the equipment that has been purchased in order to remove the ties and to replace new ties, the equipment that has been purchased to put on the rail, and so forth. To my knowledge, this equipment, which was purchased about three to three-and-a-half years ago, was purchased on the basis of tenders through Canadian firms. A large amount of that equipment, I think, came from Marine Industries and is on loan to the railways right now. But it will come back to the federal government at the end of the branch

[Traduction]

rez ma question page 23:56 du compte rendu de la dernière réunion. Elle s'adressait au secrétaire parlementaire et je lui demandais de me donner une ventilation des paiements statutaires des sociétés de chemin de fer en vertu de la loi sur les chemins de fer. La somme totale est de 19,400 millions de dollars, tel que prévu dans les dispositions de la loi. M. Giroux m'a dit qu'il obtiendrait les renseignements de la Commission canadienne des transports et le secrétaire parlementaire a dit qu'il demanderait à la commission de nous fournir une liste des affectations. J'espère qu'il n'y a pas de malentendu.

Je vous remercie de nous avoir donné des renseignements sur le réaménagement des voies de service. On m'a dit aujourd'hui qu'ils allaient être annexés au Hansard mais puisque nous sommes saisis de prévisions budgétaires pour 1981-1982, pourrais-je les obtenir pour les années 1980 et 1981? Je suppose que le réaménagement a déjà commencé et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas nous donner des renseignements sur les dépenses à ce titre en 1980-1981.

Le tableau que j'ai reçu à ce propos contient un poste de 6 millions de dollars pour du matériel divers. Monsieur le président, 6 millions de dollars me semblent être une somme considérable et je voudrais obtenir la ventilation de ce poste. Je ne veux pas les menus détails mais je veux savoir s'il s'agit de gravier ou d'autre chose. Il y a également un poste de 57 millions de dollars pour l'équipement. Je voudrais savoir qui est propriétaire de cet équipement et ce qu'il comporte? L'équipement a-t-il été acheté par voie d'appel d'offres? Je voudrais savoir si cet équipement est utilisé par les sociétés de chemin de fer pour le réaménagement. De plus, à la première page, je constate qu'il y a disparité. On dit 177 millions de dollars ont été dépensés pour les voies de service et à la dernière page, ce chiffre n'est plus que 174 millions de dollars. Il y a une différence de \$2,668,260 entre les deux chiffres et je voudrais qu'on m'explique pourquoi.

Le président: Monsieur Giroux.

M. Giroux: Les renseignements qui seront annexés au compte rendu de la réunion portent sur le travail effectué jusqu'à la fin du mois de mars 1981, ce qui tient donc compte de l'exercice financier 1980-1981. Pour ce qui est de 1981-1982, les négociations sur les accords ne sont pas encore terminées mais elles vont bon train et devraient l'être sous peu.

Pour ce qui est de l'équipement, il s'agit surtout d'équipement lourd comme des wagons à ballast, des dispositifs servant à retirer des traverses pour les remplacer, bref de l'équipement de chemin de fer. A ma connaissance, il a été acheté il y a trois ans ou trois ans et demi et on a procédé par voie d'appel d'offres lancés aux entreprises canadiennes. Une grande partie de cet équipement vient de Marine Industries qui l'a prêté aux sociétés de chemins de fer. Cet équipement reviendra au gouvernement fédéral une fois que le programme de réaménagement des voies de service sera terminé. Pour ce qui est du matériel, je vais me renseigner. Je pense que vous avez raison

[Text]

line rehabilitation program. With respect to the material, I could get that information for you Mr. McKnight. I suspect that it is many of things that you have mentioned but I do not have a breakdown of exactly what it is.

You point out that there are discrepancies in the numbers. I do not really have an answer, at the moment, as to exactly what the difference is between those two numbers. I will also get that information for you.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman.

Regarding the \$6 million in advance materials miscellaneous, I am satisfied. You say it is stockpiling and the pre-purchase of materials. If that is what it is, fine.

Mr. Giroux: Yes.

Mr. McKnight: You recall at our last meeting that I mentioned the inflation account of \$800 million in this seven-year program. At the meeting I calculated the figures roughly in my head. I went home and worked it out on the calculator. It is about \$368 million in real value when we take the inflation over the seven-year period. To date we have spent about one-third of that money in rehabilitating those lines but we have only rehabilitated about 17.3 per cent of the lines. How does the ministry expect to rehabilitate 82-plus per cent of the lines with less than 60 per cent of the money?

Mr. Pepin: I think you are quite right on that one. It says, "static \$70 million a year" and of course with inflation each year it loses 10 per cent of its value. As it loses its value, the chances of completing the rehabilitation program over a period of 10 years fade away in the future. That is a major preoccupation. In the different speeches that I have made in western Canada in recent months, I have indicated that as one of the reasons to worry when one is considering where the money will come from for branch line rehabilitation subsidies, hopper cars and so on. I have done my very very best to dramatize the fact that we have a problem there which has led me to the conclusion that you are familiar with.

Mr. McKnight: Mr. Minister, I understand that your department is going to stay within the \$70 million per year as was originally set out. Then why did the Minister of State for the Canadian Wheat Board, Senator Argue, in a speech to the Canadian Federation of Agriculture, say that the federal government has raised its annual commitment to rehabilitation of the permanent rail network in western Canada from \$70 million to \$85 million a year?

Mr. Pepin: I do not know what he was referring to but the information is all there for you to use. We all realize that by the end of that period—if I remember well, the \$70 million would be worth 35 per cent of the value it had when the program was devised. We all realize that, and there are a number of ideas floating around; one would be to index it and one would be to increase it substantially so that we will get to church on time. Hence, it becomes simply a matter of finding the money to do it.

[Translation]

mais je ne saurais pas vous donner la ventilation exacte pour l'instant.

Vous dites qu'il y a un décalage entre les chiffres. Je ne saurais vous l'expliquer tout de suite mais je vais me renseigner.

M. McKnight: Merci, monsieur le président.

La réponse que j'ai obtenue au sujet de la somme de six millions de dollars pour le matériel d'hiver nous satisfait. Vous dites qu'il s'agit de réserves et cela me satisfait.

M. Giroux: Très bien.

M. McKnight: A la dernière réunion, vous avez parlé d'un compte pour l'inflation de \$800 millions au titre d'un programme de sept ans. A ce moment-là, j'avais fait des calculs mentaux. Une fois rentré à la maison, je me suis servi d'un calculateur. Cela signifie environ 368 millions de dollars en valeur réelle quand on fait la part de l'inflation sur une période de sept ans. Jusqu'à présent, un quart de cette somme a été dépensé pour le réaménagement de 17.3 p. 100 des voies de service. Comment le ministère envisage-t-il de pouvoir réaménager 82 p. 100 des voies de service ne disposant plus que de 60 p. 100 de l'argent?

M. Pepin: Vous avez tout à fait raison. Il s'agit «de 70 millions de dollars constant par année» et bien entendu, chaque année nous perdons 10 p. 100 à cause de l'inflation. Au fur et à mesure que le temps passe, nos chances de mener à terme le programme de réaménagement sur une période de dix ans s'amoindrissent. Cela nous préoccupe au plus haut point. Dans les divers discours que j'ai fait à travers le pays récemment, j'ai dit qu'on s'inquiétait à bon droit quand on s'attardait à songer d'où seraient tirés les fonds destinés au réaménagement des voies de service, aux wagons trémie, et ainsi de suite. J'ai essayé d'alerter l'opinion quand nous serons aux prises avec un problème dont le résultat est inéluctable.

M. McKnight: Monsieur le ministre, je pense que votre ministère va s'accommoder de la somme annuelle de 70 millions de dollars prévue à l'origine. Pourquoi alors le ministre d'État responsable de la Commission canadienne du blé, le sénateur Argue a-t-il déclaré dans une allocution qu'il prononçait devant les membres de la Fédération canadienne de l'agriculture, que le gouvernement fédéral avait augmenté les sommes destinées au réaménagement du réseau de l'Ouest? Il a dit que cette somme était passée de 70 millions de dollars à 85 millions de dollars par année?

M. Pepin: Je ne sais pas d'où il tirait ces renseignements. Nous nous rendons bien compte que d'ici la fin de ce programme, cette somme de 70 millions de dollars ne vaudra que 35 p. 100 de ce qu'on envisageait consacrer au programme au départ. Nous nous en rendons tous compte et chacun y va de sa petite idée. On pourrait peut-être indexer la somme, ce qui permettrait de disposer d'assez de fonds pour atteindre l'objectif. Dès lors, il faut trouver ces fonds.

[Texte]

• 2105

Mr. McKnight: In the last meeting, I delved into this question with the deputy minister also, Mr. Minister.

Mr. Pepin: What did he say?

Mr. McKnight: Much the same. You are both on the same ground.

The Chairman: You have about five minutes left, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: If that is the case, then I would like to go back to a study that was done by the GTA authority. They made the suggestion that hopper cars required to 1990 would have to start replacing hopper cars in 1981; that an additional 1,300 cars will be required for purchase in each of the next four years, and something less than 900 for each year following 1985 up to 1990. Senator Argue, commented that the federal government is committed to providing 3,900 new hopper cars required between now and 1985. This was a statement made to the Canadian Federation of Agriculture. I wonder if you could elaborate upon this quest of your government to provide 3,900 more hopper cars.

Mr. Pepin: Okay, fast.

I just happen to have those figures. The situation is this: The Canadian government has now provided 8,000 plus 2,000 hopper cars, for a total of 20,000; the Canadian Wheat Board, 2,000. Alberta has received the first 800 of its 1,000, Saskatchewan is receiving the first 500 of its 1,000. So there are still a number coming into the system as of now. It means that altogether we will have 14,000 hopper cars by the end of the summer. It is generally considered that there may not be a need for it until mid-1982. If that is so, we should begin to think about placing orders.

Mr. McKnight: I would like clarification there. My information is that Argue committed the federal government to providing 3,900 new hopper cars required between now and 1985. Is this a commitment of the government; that is, the 3,900 new grain hopper cars that will be required between now and 1985?

Mr. Pepin: He may have been referring to the estimation of the grain co-ordinator as to what will be needed, or to figures that have been floating around the department on the same subject.

Mr. McKnight: There is no commitment then on behalf of your government?

Mr. Pepin: I am not aware of any formal commitment at this time.

Mr. McKnight: All right.

I would just like to go on. CN Rail has stated that it would require around \$450 million in equity investment over the next five years. I wonder if this is a decision made by your government to provide that equity investment for the Canadian National Railway. Has this suggestion been passed on to President Bandeen or to any member of the Canadian National Railway?

Mr. Pepin: President Bandeen hopes the Crown benefit will be paid so that he can be paid more than the 23 per cent of

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur le ministre, j'ai discuté de cette question avec le sous-ministre à la dernière réunion.

M. Pepin: Qu'a-t-il dit?

M. McKnight: Sensiblement la même chose. Vous êtes tous deux sur la même longueur d'onde.

Le président: Il vous reste cinq minutes, monsieur McKnight.

M. McKnight: Dans ce cas-là, je vais revenir à l'étude faite par l'AGT. On dit que d'ici 1990, il faudra remplacer les wagons-trémies en service en 1981 et que cela signifiera 1,300 wagons supplémentaires que l'on devra acheter annuellement au cours des quatre prochaines années et ensuite, 900 wagons supplémentaires chaque année, entre 1985 et 1990. Le sénateur Argue a dit que le gouvernement fédéral s'engageait à acheter 3,900 nouveaux wagons-trémies d'ici 1985. Il a dit cela aux membres de la Fédération canadienne de l'agriculture. Pouvez-vous nous en dire davantage?

M. Pepin: D'accord, rapidement.

J'ai les chiffres sous la main. Le gouvernement canadien a déjà fourni 18,000 wagons-trémies et 2,000 autres, pour un total de 20,000. La Commission canadienne du blé en a fourni 2,000. L'Alberta en a reçu 800, des 1,000 sur lesquels elle peut compter et la Saskatchewan 500, des 1,000 qui lui sont réservés. Il y en a d'autres qui viendront s'ajouter. Cela signifie que nous aurons d'ici la fin de l'été 14,000 wagons-trémies. On estime qu'on n'aura pas besoin d'en ajouter d'ici le milieu de 1982. Ainsi, nous pouvons songer à passer des commandes.

M. McKnight: Je voudrais obtenir des éclaircissements. Le sénateur Argue dit que le gouvernement fédéral fournira 3,900 nouveaux wagons-trémies d'ici 1985. S'agit-il d'un engagement ferme de la part du gouvernement?

M. Pepin: Peut-être qu'il faisait allusion au nombre de wagons que le coordonnateur des grains estime nécessaire ou encore à certains chiffres qu'on étudie actuellement au ministère.

M. McKnight: Il n'y a donc pas d'engagement ferme, n'est-ce pas?

M. Pepin: Que je sache, pour l'instant, non.

M. McKnight: Très bien.

Je poursuis. Le CN a déclaré qu'il lui faudrait, d'ici cinq ans, augmenter son capital de 450 millions de dollars. Votre gouvernement a-t-il pris une décision pour fournir ce capital au CN? Le cas échéant, le président Bandeen ou un autre responsable du CN en a-t-il été avisé?

M. Pepin: Le président Bandeen espère que les recettes tirées des tarifs du Nid-de-Corbeau lui permettront de toucher

[Text]

value that he is getting now. Should that be done, he feels he would then be in a position to make a proper investment, looking at the grain aspect of transportation in western Canada.

Mr. McKnight: Senator Argue told reporters that such an idea had been presented to the CN president, Robert Bandeen, and that the railway executive had said he would like to review the proposal. That is, that the \$450 million equity investment over the next five years would be part of the federal payment to railways related to statutory rate solution.

Mr. Pepin: I fail to understand. My DM says it might be the other way around. It is Mr. Bandeen who has been saying that this is what he needs and somehow will have to get, presumably, from his point of view, either by way of adequate compensation for the labour of the CN or by way of governmental compensation for not getting it.

Mr. McKnight: Then I guess what you are telling me again is that what Senator Argue said, the idea that had been put to the CN president, is not accurate.

Mr. Pepin: Which idea?

• 2110

Mr. McKnight: The idea that the federal government would provide \$450 million in equity investment over the next 5 years as part of a federal payment to the railways related to the statutory rate solution.

Mr. Pepin: Senator Argue is drawing the conclusion from his view that the railways are not entitled to accrue benefit so he says that, if that is not done that way, it will have to be done another way. He is just drawing the conclusion from his premises.

The Chairman: Final question, Mr. McKnight.

Mr. Pepin: These are difficult things to answer, Mr. McKnight, you realize, because you are quoting from what newspapermen have said that the Senator has said.

Mr. McKnight: I think, Mr. Minister, you understand the problem that we have as Senator Argue stumbles about Canada, in my part of Canada, making announcements, and we ask if it is government policy and we are informed that it is not government policy. I was just trying to clarify for the record, whether some of the statements made by the Senator are the policy of the government.

Mr. Pepin: I am in no position to say if he advanced them as government policy, or as his views as to what should be government policy.

Mr. McKnight: Just one last question then if I am allowed, Mr. Chairman. I would like to ask you, Mr. Minister, as I did in the House, as to the disposition and transfer of abandoned branch lines. I asked a question in the House where you said you would communicate to me the disposition of these lines. Can we expect an Order in Council transferring these?

[Translation]

23 p. 100 de plus qu'actuellement. Si ses espoirs sont fondés, il pourra faire les investissements nécessaires qui serviront au transport du grain dans l'Ouest.

M. McKnight: Le sénateur Argue a dit aux journalistes que, mis au courant, le président du CN, Robert Bandeen, a dit qu'il voulait y songer. Cela signifie que ce capital de 450 millions de dollars, qu'il faudra réunir d'ici cinq ans, pourrait faire partie du paiement que le gouvernement fédéral versera aux sociétés de chemins de fer une fois que la question des tarifs statutaires sera réglée.

M. Pepin: Je ne comprends pas. Le sous-ministre dit que ce serait plutôt l'inverse. M. Bandeen, qui a besoin de cette somme, devra l'obtenir par un moyen quelconque et ce sera soit à même les recettes du CN ou en obtenant une compensation du gouvernement.

M. McKnight: Autrement dit, une fois de plus, ce qu'a dit le sénateur Argue, au sujet de la proposition qu'on a faite au président du CN, n'est pas exact.

M. Pepin: Quelle proposition?

M. McKnight: La proposition suivante: que le gouvernement fédéral fournirait 450 millions de dollars en capital d'ici 5 ans au titre des versements qu'il fera aux sociétés de chemins de fer à l'issue de la solution de la question des tarifs statutaires.

M. Pepin: Le sénateur Argue tire ses conclusions en se fondant sur l'hypothèse que les chemins de fer ne sont pas autorisés à accumuler des bénéfices et il ajoute, que si ce moyen n'est pas retenu, on trouvera un autre moyen. Sa conclusion ne vaut que pour l'hypothèse qu'il pose.

Le président: Monsieur McKnight, c'est votre dernière question.

M. Pepin: Il est difficile de vous répondre, monsieur McKnight, car vous citez les paroles du sénateur telles que rapportées dans les journaux.

M. McKnight: Monsieur le ministre, vous comprenez bien dans quelle situation nous mettent les pérégrinations du sénateur Argue, particulièrement dans ma région. Quand nous essayons de vérifier s'il annonce véritablement la politique gouvernementale, on nous dit que non. Je voulais tout simplement des éclaircissements et savoir si les propos du sénateur reflétaient la politique gouvernementale.

M. Pepin: Je ne saurais vous dire s'il a annoncé la politique gouvernementale ou s'il ne faisait que se prononcer sur ce qu'elle devrait être.

M. McKnight: Une dernière question, monsieur le président. Comme je l'ai fait à la Chambre, je tiens à vous demander comment on entend se débarrasser des lignes secondaires qu'on abandonnera. Je vous ai posé la question et vous avez dit que vous me répondriez. A ce moment, est-ce qu'il y aura transfert au moyen d'un décret du conseil?

[Texte]

Mr. Pepin: Following your question, I said, "Well, let us not". Obviously you want to know what Saskatchewan is doing.

Mr. McKnight: I am concerned about the constituencies in Saskatchewan but also in the other two provinces.

Mr. Pepin: My information at that time and is still, and Mr. Giroux might help me, was that the two other governments, the governments of Alberta and Manitoba were willing to proceed, and Saskatchewan still had some questions to raise. Right? And I said to my officials, Let us move in Alberta and Manitoba. Have you done so?

Mr. Giroux: Yes, we are moving on that, Mr. Minister.

Mr. Pepin: So, is Saskatchewan ready to accept the terms?

Mr. Giroux: No. It is still not moving as quickly as are the other provinces. We hope that once the other provinces have signed, maybe Saskatchewan will come round.

Mr. McKnight: So my understanding is that Alberta and Manitoba are willing to accept the disposition of the abandoned right of way...

Mr. Giroux: Yes.

Mr. McKnight: ... as this government is proceeding. The Province of Saskatchewan is still not in agreement.

Mr. Pepin: I remember that Saskatchewan wanted to know more about mineral rights and things of that kind. So these were pertinent questions.

Mr. McKnight: They want to drill oil wells along that narrow 60-foot right of way. You were right, Mr. Minister.

Mr. Pepin: You would have to borrow from the neighbours in order to do that.

The Chairman: Thank you. Miss Campbell.

An hon. Member: It is alone.

Miss Campbell (South West Nova): Thank you, Mr. Chairman. I have a number of areas I would like to question the minister and his officials on, and to take advantage of having the officials here. As my first concern, I would like an update on exactly what is the policy of the federal government toward CN Marine and the Bay of Fundy services. I would like to know who sets the increases in the rates on all CN Marine, and whether there is a difference between the rate-setting on the Bay of Fundy services and other areas in the Atlantic provinces.

I would also like to know if there is any active involvement with the federal government in the Province of Nova Scotia or the Province of New Brunswick on the ferry services. I have been told by the minister's office that there is not anything and, yet, I have seen a copy of a letter from Mr. Bockstael to the Annapolis Valley Affiliated Board of Trade that there is ongoing activity. I would like to know who is speaking for whom...

Mr. Pepin: Relating particularly to what effect?

Miss Campbell (South West Nova): ... and whether or not recently the Province of Nova Scotia made an offer on the Bay of Fundy services to the federal Department of Transport. I

[Traduction]

M. Pepin: A votre question, j'ai répondu: «Nous n'en faisons rien». De toute évidence, vous voulez savoir ce qui se passe du côté de la Saskatchewan.

M. McKnight: Effectivement, mais je voudrais savoir ce qu'il adviendra des deux autres provinces également.

M. Pepin: Pour l'instant, et M. Giroux voudra peut-être ajouter quelque chose, je sais que deux autres gouvernements, celui de l'Alberta et celui du Manitoba, sont d'accord, mais que la Saskatchewan veut encore régler quelques détails. C'est cela? J'ai donné le feu vert aux fonctionnaires pour ce qui est de l'Alberta et du Manitoba. A-t-on fait quelque chose?

M. Giroux: Oui, monsieur le ministre.

M. Pepin: La Saskatchewan est-elle prête à conclure un accord?

M. Giroux: Non. Les choses ne vont pas aussi bien que dans les deux autres provinces. Nous espérons que quand les deux autres provinces auront signé, la Saskatchewan se ralliera.

M. McKnight: Autrement dit, l'Alberta et le Manitoba sont prêts à accepter le protocole d'abandon de ces lignes secondaires, n'est-ce pas, monsieur Giroux?

M. Giroux: C'est cela.

M. McKnight: Oui. Et le gouvernement est prêt lui aussi. La Saskatchewan n'est pas encore d'accord.

M. Pepin: La Saskatchewan voulait plus de détails au sujet des concessions minières et d'autres questions.

M. McKnight: Elle veut forer des puits de pétrole le long de l'emprise large de 60 pieds, vous avez raison, monsieur le ministre.

M. Pepin: Il faudra empiéter chez le voisin pour cela.

Le président: Merci. Mademoiselle Campbell.

Une voix: Rien ne les empêche.

Mlle Campbell (South West Nova): Merci, monsieur le président. J'ai plusieurs questions à poser. Je voudrais tout d'abord savoir quelle est la politique du gouvernement fédéral en ce qui a trait au service de CN Marine dans la Baie de Fundy. Je voudrais savoir qui fixe les augmentations des tarifs pour les services de CN Marine et s'il y a des différences entre les tarifs pour la Baie de Fundy et le reste des provinces de l'Atlantique.

Je voudrais également savoir si le gouvernement fédéral s'occupe des services de traversiers en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Le Cabinet du ministre m'a dit que le gouvernement fédéral ne fait rien actuellement et j'ai lu une copie d'une lettre signée par M. Bockstael et adressée à la Chambre de Commerce d'Annapolis, indiquant les activités du gouvernement fédéral dans cette région. Je voudrais savoir à quoi m'en tenir...

M. Pepin: A quel sujet, en particulier?

Mlle Campbell (South West Nova): ... et je voudrais savoir si récemment la province de la Nouvelle-Écosse a fait au ministère des Transports fédéral une offre concernant les

[Text]

would like just to clear the record here. I do not find that I am getting a good picture, and I am sure that my constituents and Nova Scotians are not either. First of all, on the rate increase. Who sets the rate increase?

Mr. Pepin: We do.

Miss Campbell (South West Nova): Then who puts out the press release, and how does one become informed of an increase in rates?

Mr. Pepin: The situation is that a decision has been made to increase the rates by 12.5 per cent for cars and passengers on June 1.

• 2115

Miss Campbell (South West Nova): I am sorry, I have not seen the press release. When was it for?

Mr. Pepin: It will be announced, says Mr. Giroux, by CN Marine, when?

Miss Campbell (South West Nova): It was announced?

Mr. Giroux: Mr. Chairman, I am not sure whether CN Marine has, in fact, announced it, but we have . . .

Miss Campbell (South West Nova): Well, who told them to put out the press release?

Mr. Giroux: We have informed CN Marine that the Treasury Board had approved the 12.5 per cent fare increase, and have suggested to them they implement it on 1 June to provide enough advance notice to all of the interested parties. The usual procedure then, is that CN Marine, 30 days before the actual implementation of the rate increase, will announce these officially.

Miss Campbell (South West Nova): Was this just for passengers?

Mr. Pepin: That is for automobiles and passengers at this time.

Mr. Giroux: It is for automobiles and passengers at this time, but with respect to the Fundy services—and I am aware of your concern, Miss Campbell—with respect to the . . .

Miss Campbell (South West Nova): Well, you did not tell me about it beforehand if you are aware of it.

Mr. Giroux: No, no. Excuse me, I just want to point out that with respect to the Fundy services, it also applies to trucks.

Miss Campbell (South West Nova): Yes, but I was under the impression that it was across the board. Can you explain to me why CN Marine would have a policy that differed on the Bay of Fundy services and not otherwise? It is discriminatory, in my view.

Mr. Giroux: The explanation is as follows. First of all, there has been continuous criticism by the trucking industry in Atlantic Canada with respect to the crossings between North Sydney and Port-aux-Basques and the constitutional crossing in P.E.I., on the CN Marine ships—this is between Borden and Cape Tormentine—as a result of the way in which the

[Translation]

services dans la Baie de Fundy. Je voudrais des précisions là-dessus. Je ne comprends pas très bien la situation et je suis sûre que mes électeurs et les Néo-écossais ne la démêlent pas bien du tout. Tout d'abord, la question de l'augmentation des tarifs. Qui fixe ces augmentations?

M. Pepin: C'est nous.

Mlle Campbell (South West Nova): Qui prépare le communiqué de presse alors? Comment est-on mis au courant qu'il y a augmentation de tarifs?

M. Pepin: La décision a été prise et fixe une augmentation de 12 p. 100 pour les voitures et les passagers dès le premier juin.

Mlle Campbell (South West Nova): Désolée, je n'ai pas vu de communiqué de presse. C'était pour quand?

M. Pepin: Ce sera annoncé, dit M. Giroux, par CN Marine, quand?

Mlle Campbell (South West Nova): Cela a été annoncé?

M. Giroux: Monsieur le président, je ne sais pas si CN Marine l'a annoncé, à vrai dire, mais nous avons . . .

Mlle Campbell (South West Nova): Qui leur a donc dit d'émettre ce communiqué de presse?

M. Giroux: Nous avons informé CN Marine que le Conseil du Trésor avait autorisé l'augmentation de 12.5 p. 100 des tarifs et leur avons proposé de la mettre en vigueur le 1^{er} juin afin que les parties intéressées soient averties suffisamment d'avance. Habituellement, CN Marine annonce les changements officiellement 30 jours avant la date d'application de l'augmentation du tarif.

Mlle Campbell (South West Nova): Seulement pour les passagers?

M. Pepin: Pour automobiles et passagers, cette fois-ci.

M. Giroux: Pour les automobiles et les passagers cette fois-ci, mais en ce qui concerne les services de la Baie de Fundy, et je connais vos préoccupations, mademoiselle Campbell, en ce qui concerne . . .

Mlle Campbell (South West Nova): Vous ne m'avez pas avertie d'avance, si vous le saviez.

M. Giroux: Non, non. Je suis désolé, je voulais tout simplement vous dire qu'en ce qui concerne les services pour la Baie de Fundy, cela s'applique aussi aux camions.

Mlle Campbell (South West Nova): Oui, mais j'avais l'impression que c'était partout pareil. Pouvez-vous me dire pourquoi CN Marine adopte une politique différente pour les services de la Baie de Fundy? C'est de la discrimination, d'après moi.

M. Giroux: En voici l'explication. Tout d'abord, l'industrie du camionnage de la région de l'Atlantique ne cesse de critiquer pour ce qui est des traversées entre North Sydney et Port-aux-Basques et de la traversée prévue par la Constitution pour l'Île du Prince-Édouard lorsqu'il faut emprunter les navires de CN Marine (cette traversée s'effectue entre Borden

[Texte]

rates were being set with respect to the rail rates versus the trucking rates.

The rail rates are set on a continuous line of rail basis and the mileage pro-rate is taken, whereas the trucking rate is being established on the basis of a per foot, linear-type of basis. The truckers have been after the government and CN Marine to try to reconcile these differences, which means, in effect, that the trucking, compared to rail, is paying something like about three times as much of a rate as the rail.

Miss Campbell (South West Nova): Just on that, let me interrupt you. But the increase on mine is going to make it how much more per rate that they are going to have to do, and there is no consideration? At least between rail and trucking there is a competitive service.

Mr. Giroux: To continue what I was explaining, the reason why they were deferred to September, on these two constitutional services, was to allow more time with CN Marine and with ourselves to try to reconcile this particular question.

With respect to the Fundy services, the truckers are not in competition with any other mode in terms of travelling. There are no rail carriers moving on the Fundy services, and those services, particularly the Yarmouth-Portland service, are already very heavily subsidized to the extent of about an 18 per cent cost-recovered on Fundy services.

Miss Campbell (South West Nova): It is a great way to encourage use of that service.

Mr. Giroux: Therefore, it was felt there was no justification to withhold the trucking rate increases on those three services.

Miss Campbell (South West Nova): Did CN Marine present you with any type of different way of offsetting the increases so that one run might have an incentive built into it over the other?

Mr. Giroux: It may have. I am not aware of the details.

Miss Campbell (South West Nova): Who would know that in the department that could tell me?

Mr. Giroux: Well, I understand you might be meeting with someone tomorrow.

Miss Campbell (South West Nova): The time has not been set up, so I do not know.

Mr. Giroux: Yes, well I understand someone has offered to meet with you tomorrow to explain these in more detail.

Miss Campbell (South West Nova): They have not told me when.

Mr. Giroux: Well, I think someone will probably get in touch with you to try to meet with you, and I think at that time, you will probably be able to get more of the detailed answers you are looking for.

Miss Campbell (South West Nova): It is nice to know after the fact.

[Traduction]

et Cap Tourmente) et les critiques portent sur la façon dont les tarifs sont fixés en ce qui concerne les tarifs pour le rail par opposition aux tarifs pour les camions.

Les tarifs pour le rail sont fondés sur l'extrapolation d'une ligne continue et l'on calcule le millage proportionnellement tandis que les tarifs pour le camionnage sont établis en vertu du nombre de pieds linéaires. Les camionneurs font des pressions auprès du gouvernement et de CN Marine pour essayer de faire diminuer ces différences car, à vrai dire, les camions, comparés aux chemins de fer, paient environ trois fois le tarif.

Mlle Campbell (South West Nova): Permettez-moi de vous interrompre là. Cette augmentation coûtera combien de plus par tarif que ce qu'ils auront à faire et n'y a-t-on pas pensé? Au moins, entre le rail et le camion il y a des services qui se font concurrence.

M. Giroux: Pour continuer avec mes explications, la raison pour laquelle on a reporté les augmentations à septembre, pour ces deux services prévus par la Constitution, c'est qu'on voulait donner plus de temps à CN Marine, ainsi qu'à nous-mêmes, pour essayer de résoudre cette question précise.

En ce qui concerne les services de la Baie de Fundy, les camionneurs ne font pas concurrence à d'autres modes de transport. Il n'y a pas de transporteur ferroviaire empruntant les navires de la Baie de Fundy, et ces services, surtout le service Yarmouth-Portland, sont déjà très bien subventionnés, quelque chose comme 18 p. 100 des coûts recouvrés pour les services de la Baie de Fundy.

Mlle Campbell (South West Nova): C'est une excellente façon d'encourager l'usage de ce service.

M. Giroux: On ne croyait donc pas qu'il y avait de justification pour reporter la mise en vigueur de l'augmentation des tarifs pour ces trois services.

Mlle Campbell (South West Nova): Est-ce que CN Marine vous a présenté un plan prévoyant des façons différentes d'amortir les frais de façon à encourager les gens à emprunter un trajet plutôt qu'un autre?

M. Giroux: Possiblement. Je n'en connais pas les détails.

Mlle Campbell (South West Nova): Qui, dans ce ministère, pourrait me le dire?

M. Giroux: Je crois savoir que vous rencontrez quelqu'un demain.

Mlle Campbell (South West Nova): Je ne le sais pas, on ne m'a pas encore fixé de rendez-vous.

M. Giroux: Oui, mais il me semble qu'un de nos fonctionnaires vous a offert de vous rencontrer demain pour vous expliquer toute cette question en détail.

Mlle Campbell (South West Nova): On ne m'a pas dit à quelle heure.

M. Giroux: Je crois que quelqu'un va probablement s'efforcer de fixer un rendez-vous et vous pourrez alors obtenir les réponses détaillées à vos questions.

Mlle Campbell (South West Nova): C'est amusant, c'est fait accompli.

[Text]

I would like to go on to the next thing. Is there a letter in writing from the province, making an offer to the federal Minister of Transport on the the Bay of Fundy services? Yes or no?

Mr. Pepin: I am not familiar with it.

Mr. Giroux: Did you say a letter from the province?

Miss Campbell (South West Nova): A letter or a recent offer by the Province of Nova Scotia to assist in the Bay of Fundy services. Yes or no?

Mr. Giroux: No, I am not aware of such a letter. I am not aware of such a letter.

Mr. Pepin: But the subject is often mentioned as one way . . .

Miss Campbell (South West Nova): The subject is being mentioned? Have you had discussions with the Province of Nova Scotia?

Mr. Pepin: Not specifically, but in general terms.

Miss Campbell (South West Nova): Has somebody in your department?

Mr. Pepin: In general terms. Quite possibly.

Miss Campbell (South West Nova): Could I find that out? How do I have to find that out?

Mr. Pepin: The general idea . . . you see . . .

Miss Campbell (South West Nova): No, I want the record clear.

• 2120

Mr. Pepin: The discussion that you bring up is a very interesting one, obviously. Each time the department raises the rate on any one of these ferries anywhere, there is a strong protest. The minister gets it loud and clear: there was no consultation, and so on. When I inquire, I get a list of dates and people who were consulted, tourist agencies, the provincial governments, et cetera. But the general picture is that the increase in these rates during the last 10 years has been—this is the only way to put it—fairly reasonable. The end result is that the degree of cost recovery has gone down from 23 to 20; so what do you do—bring it down to zero?

Miss Campbell (South West Nova): My question was: Has there been a letter or an offer from the Province of Nova Scotia to assist in the Bay of Fundy services in taking over the services from the federal government?

Mr. Pepin: Let me give you an answer tomorrow because I really cannot now. I have heard about it, but I have not seen the letter.

Miss Campbell (South West Nova): The second part of it is: Have you had discussions then—and perhaps somebody in your establishment has had it and you could inquire—and could you inform me as to what they were?

[Translation]

J'aimerais passer à une autre question. Y a-t-il un document écrit venant de la province faisant une offre au ministre fédéral des Transports concernant les services de la Baie de Fundy? Oui ou non?

M. Pepin: Je ne le sais pas.

M. Giroux: Vous voulez dire une lettre venant de la province?

Mlle Campbell (South West Nova): Une lettre ou une offre récente émanant de la province de Nouvelle-Écosse qui veut aider en la matière des services de la Baie de Fundy. Oui ou non?

M. Giroux: Non, je ne crois pas qu'une telle lettre existe. Je ne pense pas qu'une telle lettre existe.

M. Pepin: Mais le sujet revient souvent sur le tapis . . .

Mlle Campbell (South West Nova): Le sujet revient souvent sur le tapis? Vous avez eu des discussions avec la province de Nouvelle-Écosse?

M. Pepin: Pas précisément, mais on en a discuté en général.

Mlle Campbell (South West Nova): Quelqu'un de votre ministère?

M. Pepin: De façon générale. Possiblement.

Mlle Campbell (South West Nova): Pourrais-je le savoir? Comment fait-on pour savoir?

M. Pepin: L'idée générale . . . voyez-vous . . .

Mlle Campbell (South West Nova): Non, je veux que tout soit très clair.

M. Pepin: La question que vous soulevez est intéressante, évidemment. Toutes les fois que le ministère augmente le tarif pour n'importe quel service de traversiers, il y a toujours des protestations. Le ministre les entend très bien: il n'y a pas eu de consultation et ainsi de suite. Quand je me renseigne, on me donne une liste de dates et de gens qui ont été consultés, organismes de tourisme, gouvernements provinciaux et que sais-je encore. Enfin, en général, pendant les dix dernières années, l'augmentation de ces tarifs a été, et c'est la seule chose que l'on puisse en dire, relativement raisonnable. En fin de compte, au lieu de recouvrer 23 p. 100 des frais, on n'en recouvre plus que 20 p. 100; que voulez-vous faire? Ramener cela à zéro?

Mlle Campbell (South West Nova): Ma question était la suivante: y a-t-il une lettre ou une offre venant de la province de Nouvelle-Écosse où il était question d'aider les services de la Baie de Fundy à reprendre ces services du gouvernement fédéral?

M. Pepin: Je vous donnerai la réponse demain, car il m'est impossible de le faire maintenant. J'ai entendu parler de cette lettre, mais je ne l'ai jamais vue.

Mlle Campbell (South West Nova): La deuxième partie de ma question est la suivante: est-ce que vous-mêmes ou quelqu'un de votre ministère a participé à des entretiens à ce propos et pourriez-vous me donner des renseignements quant au contenu des discussions?

[Texte]

Mr. Pepin: We will do that; and, if somebody did speak about that, I will take the responsibility, credit or blame for it. Okay?

Miss Campbell (South West Nova): My final question on sea and marine is: Is there—yes or no—a document that explains sea and marine policy as a direction from the federal government to sea and marine. Yes or no. There must be some contract or some policy-grade issues that the federal government has for sea and marine.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, the major document which describes in essence the relationship between the federal government and sea and marine is what we call the tripartite agreement, which was signed about two years ago and which set the framework for the contracting mechanisms.

Miss Campbell (South West Nova): Is this public?

Mr. Giroux: I will find out. It is an agreement between ourselves and CN and sea and marine.

Miss Campbell (South West Nova): Could we have the document if it is public? Could I see the document?

My next question is on the Loran 'C' and I think there is somebody here who can speak on that if the minister cannot. Mine happens to be the first area affected by the Loran 'C'. Other areas in the east are going to be affected, but mine comes into play first. The cost to the fishermen—and or it would have been followed or at least carried—on the cost to the fishermen is \$2,000 a boat, approximately.

Now, firstly, were the fishermen ever consulted, secondly, did you ever go to the international shipping and say that when they enter our 200-mile limit they get onto another radio band; thirdly, what is the cost to the Department of Transport to go to the Loran 'C' network, and did you ever think of cost-sharing this with the fishermen or giving any assistance aside from just unilaterally telling them to change their system to accommodate the international trade? It seems to me when international trade come into the area they can convert to our level and not put the fishermen out in the local area.

I would just like quick answers, really. You must be right on top of this because it is going to be going into force all over the Atlantic provinces. It just happens to affect my area first.

What is the cost to DOT, do you actually know what the cost is to the fishermen and could not the international boats have gone onto the regular network that was in existence before?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, quickly.

The Chairman: Mr. Sinclair.

Miss Campbell (South West Nova): And quickly because I have another question.

[Traduction]

M. Pepin: Nous le ferons; si quelqu'un en a parlé, j'en prends la responsabilité, le crédit ou le blâme. Cela va?

Mlle Campbell (South West Nova): Ma dernière question portant sur la mer et le service maritime est la suivante: y a-t-il, oui ou non, un document expliquant les politiques de la mer et les politiques maritimes en tant que directives émanant du gouvernement fédéral en ces matières? Oui ou non. Il doit y avoir un contrat ou quelque chose du genre, des directives de nature politique que le gouvernement fédéral édicte en ce qui concerne la mer et les questions maritimes.

M. Giroux: Monsieur le président, le document principal décrivant essentiellement la relation existant entre le gouvernement fédéral et les services maritimes est ce que nous appelons un accord tripartite qui a été signé il y a environ deux ans et qui instaurait le cadre pour les mécanismes de contrats.

Mlle Campbell (South West Nova): C'est public?

M. Giroux: Je me renseignerai. Il s'agit d'un accord entre nous-mêmes, le CN et les services maritimes.

Mlle Campbell (South West Nova): Pourrait-on obtenir ce document s'il est du domaine public? Pourrais-je voir le document?

Ma prochaine question porte sur le Loran C et je crois qu'il y a certainement quelqu'un ici qui peut en parler si le ministre ne le peut pas. Ma région a été la première touchée par les mesures concernant le Loran C. D'autres régions seront aussi touchées, mais la mienne d'abord. Le système Loran C, et il est malheureux qu'on m'ait interrompue, sinon j'aurais eu plus de temps pour continuer, coûte, aux pêcheurs, \$2,000 par bateau environ.

Tout d'abord, les pêcheurs ont-ils jamais été consultés et, deuxièmement, avez-vous jamais exigé que les navires pénétrant dans notre zone de 200 milles changent de canal-radio; troisièmement, combien en coûte-il au ministère des Transports pour ce réseau de Loran C et avez-vous jamais songé à partager les frais de ce système avec les pêcheurs ou à leur donner une aide quelconque plutôt que de leur imposer, unilatéralement, une modification à leur système tout simplement pour faire plaisir au commerce international? Il me semble que lorsque les navires de commerce pénètrent dans notre zone, ils pourraient se guider sur nous et ne pas obliger les pêcheurs de se conformer à ce qu'ils font dans toutes les régions locales?

Je voudrais tout simplement des réponses rapides. Vous devez savoir exactement ce qu'il en est parce qu'on va mettre le système en vigueur partout dans les provinces de l'Atlantique. Par pur hasard, c'est ma région qui est la première touchée.

Combien en coûte-t-il au ministère des Transports, savez-vous exactement combien il en coûte aux pêcheurs et les navires de commerce international n'auraient-ils pas pu tout simplement se servir du réseau normal qui existait auparavant?

M. Pepin: Monsieur Sinclair, rapidement.

Le président: Monsieur Sinclair.

Mlle Campbell (South West Nova): Rapidement, car il me reste une autre question à poser.

[Text]

Mr. Sinclair: All right, quickly, Mr. Chairman: yes, the fishermen were consulted; no, the international shipping could not go onto the existing systems; the Loran 'C' cost varies up to a high of around \$2,000 a boat; no, we did not consider any cost-sharing because we did not have any mandate to do so.

Miss Campbell (South West Nova): Thank you.

Mr. Sinclair: If you would like to elaborate, I would be glad to meet with you and go into the subject-matter in further detail.

Miss Campbell (South West Nova): No, if the international shipping could not get into the ordinary. . . . I mean, they have done it for years, but right now it is different.

Mr. Sinclair: Would you like me to explain that?

Miss Campbell (South West Nova): Yes.

• 2125

Mr. Sinclair: The existing systems of Loran—A and DECCA do not give as precise a definition of navigational position as Loran—C and the chains of Loran—A and DECCA are being phased out. Most of the chains are operated by the United States, and we have been tapping in to their existing systems. The Loran—C system being much more precise is welcomed by a great number of the fishermen, because it allows them to be more precise in terms of where they have located catches in the past and an ability to return to the site with a great deal of accuracy.

We have consulted with the fishermen. A great many of them are in support of the program. Recently in your area we phased back in the program for another six months to give a further time over and above the 30 months' notice that has already been given in the program time at the request of the fishermen and as a result of consultation.

The Chairman: Two minutes, Miss Campbell.

Miss Campbell (South West Nova): Thank you. My next question is on airports, the Department of Transport and conflict of interest. This is a very local problem.

I happen to have a fire chief in my riding who works at the Department of Transport building at the airport in Yarmouth and all of a sudden policy says he has a conflict of interest, because I guess he gets a stipend from the town for being the fire chief. They say that he has a conflict with his job and he has to choose. Now there are only two planes a day that come into Yarmouth, so the chances of a fire happening at that time and having to make a choice of course goes with the job. However all of a sudden he is now being questioned because of this stipend and there is a big investigation. Now, surely, the Department of Transport regulation of conflict did not go so far as to include a volunteer fire chief for a town of 8,000, and surely there does not have to be an investigation. Perhaps the department would like to take another look at it before getting involved in a big investigation as to whether or not volunteer firemen cannot do both.

[Translation]

M. Sinclair: Bon, rapidement, monsieur le président: oui, les pêcheurs ont été consultés; non, les navires ne pouvaient pas se servir des systèmes qui existaient déjà, le Loran C peut coûter jusqu'à \$2,000 par bateau; non, nous n'avons pas offert de partager les coûts parce qu'on n'avait pas le mandat de le faire.

Mlle Campbell (South West Nova): Merci.

M. Sinclair: Si vous voulez plus de détails, je me ferai une joie de vous rencontrer plus tard.

Mlle Campbell (South West Nova): Non, si les gros navires de commerce international ne pouvaient pas se servir du réseau ordinaire . . . enfin, ils l'ont fait pendant des années, mais les choses ont changé maintenant.

M. Sinclair: Vous voudriez que je vous explique pourquoi?

Mlle Campbell (South West Nova): Oui.

M. Sinclair: Les systèmes existants de Loran A et de Decca ne donnent pas une précision aussi grande de la position nautique que le Loran C, et les chaînes de Loran A et de Decca seront progressivement supprimées. La plupart des chaînes sont administrées par les États-Unis, et nous nous sommes branchés sur leurs systèmes existants. Le système de Loran-C étant beaucoup plus précis, les pêcheurs sont nombreux à le préférer aux autres, car il leur permet d'enregistrer avec davantage de précision les endroits où ils ont eu des prises volumineuses, et d'y retourner.

Nous avons rencontré un certain nombre de pêcheurs, et beaucoup d'entre eux appuient le programme. Tout dernièrement, dans votre région, nous avons renouvelé le programme pour une période de six mois, afin de donner un avis de plus de 30 mois, conformément aux demandes des pêcheurs et aux résultats des consultations qui ont eu lieu.

Le président: Deux minutes, mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell (South West Nova): Merci. La question que je vais maintenant vous poser se rapporte aux aéroports, au ministère des Transports et aux conflits d'intérêt qu'il semble y avoir. Je précise qu'il s'agit d'un problème local.

Dans ma circonscription, il y a un chef des pompiers qui travaille dans l'immeuble du ministère des Transports, situé à l'aéroport de Yarmouth. Tout d'un coup, on a énoncé une politique disant qu'il y avait conflit d'intérêts, car il reçoit une prime à titre de chef des pompiers. On dit qu'il doit maintenant choisir entre son poste au ministère et son poste de chef des pompiers. Il n'y a que deux avions par jour qui atterrissent à Yarmouth; il est donc peu probable qu'un incendie survienne exactement au même moment. Cependant, toute une enquête vient d'être lancée à cause de cette prime que lui donne la ville. Je suis certaine que les règlements établis par le ministère des Transports en matière de conflits d'intérêts n'incluent pas le cas d'un chef des pompiers bénévole, surtout lorsqu'il s'agit d'une ville de 8,000 habitants; une enquête est, à mon sens, tout à fait injustifiée. Il faudrait peut-être, avant d'ouvrir une enquête, que le ministère se renseigne pour savoir s'il est ou

[Texte]

Some hon. Members: Hear, hear!

Miss Campbell (South West Nova): There is something funny about this.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: We will look at it tomorrow.

Miss Campbell (South West Nova): You will let me know tomorrow, then?

The department has told me that there has to be an investigation because there is a conflict of interest.

Mr. Pepin: You need to have all the facts. It depends on what he earns, for example; it depends on how the two jobs can be reconciled.

Miss Campbell (South West Nova): Oh, come on, now! Do not even give them any food for thought; do not give the department that food for thought because that is exactly what they will use. I will get a letter back saying that.

The Chairman: Miss Campbell, your time is up.

Miss Campbell (South West Nova): I thought you said 10 minutes.

The Chairman: Two minutes, sorry.

Miss Campbell (South West Nova): That is okay. Next time.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I would like to ask the minister to follow up on what Mr. McKnight was asking him on abandoned rights of way. Mr. Giroux said we are moving on that in terms of Manitoba and Alberta. Could he elaborate in terms of time, because if my memory serves me correctly, the previous minister had a meeting, I think, December 12, 1979 and the thing was very close . . .

An hon. Member: Right.

Mr. Mayer: . . . to being ironed out at that time and since then we have heard these bland statements about moving on it. I have four or five people in my constituency alone who are very concerned about it because they have lost the rail line and have purchased an elevator, and they are having problems with financing in terms of arrangements for clear title to the land. It is bad enough that an area loses a rail line, but if there is anything the department could do in terms of seeing that the elevator stays there so that a seed business can thrive or there can be a scale in the town, then it seems to me that there should be a lot of urgency in terms of clearing up these rights of way as quickly as possible. I would like to know what you mean when you say we are moving on that—weeks or months or what kind of time frame have you?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I have just been told that the minister needs Cabinet authority to move and a memo is on its way to that effect.

[Traduction]

non permis qu'un employé du ministère soit également pompier bénévole.

Des voix: Bravo!

Mlle Campbell (South West Nova): Toute cette affaire me semble assez étrange.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Nous examinerons le problème demain.

Mlle Campbell (South West Nova): Vous me donnerez donc une réponse demain?

Des fonctionnaires du ministère m'ont dit qu'il doit y avoir enquête parce qu'il s'agit d'un problème de conflit d'intérêts.

M. Pepin: Il est nécessaire d'avoir tous les détails de l'affaire. Il faudrait par exemple savoir combien il gagne. Et il faut également voir dans quelle mesure les deux emplois cadrent l'un avec l'autre.

Mlle Campbell (South West Nova): Ne charriez pas! Ne donnez pas ces armes au ministère car il s'en servira automatiquement. La lettre qu'on enverra en réponse à ma question ne fera que répéter tout cela.

Le président: Madame Campbell, vous avez épuisé le temps qui vous était alloué.

Mlle Campbell (South West Nova): J'avais cru comprendre qu'il me restait encore dix minutes.

Le président: Il vous restait deux minutes. Je regrette.

Mlle Campbell (South West Nova): Cela va. Je me reprendrai.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aimerais revenir à ce que M. McKnight demandait au ministre au sujet des emprises de chemin de fer abandonnées. M. Giroux a dit que des progrès avaient été faits au Manitoba et en Alberta. Pourrait-il nous situer tout cela dans le temps. Si mes souvenirs sont exacts, le prédécesseur du ministre a eu une réunion le 12 décembre 1979, et . . .

Une voix: C'est exact.

M. Mayer: . . . l'on semblait approcher d'une solution. Depuis, on ne nous a fait que quelques déclarations bien fades. Ma circonscription compte 4 ou 5 personnes qui s'en inquiètent beaucoup, car ils ont perdu la ligne de chemins de fer et ont acheté un silo. Ils connaissent à l'heure actuelle certains problèmes de financement, au niveau du règlement des titres de propriétés. Il est assez grave déjà qu'une région perde une ligne de chemin de fer. Mais il me semble que le ministère fédéral se doit de voir ce qu'il peut faire pour assurer le maintien du silo, nécessaire à la survie d'une entreprise de semences. C'est pourquoi je souligne l'urgence du règlement des droits de passage. Lorsque vous dites que les choses sont en train de bouger, j'aimerais savoir quel délai vous prévoyez. S'agit-il de semaines, de mois?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: On me fait savoir que le ministre doit recevoir l'autorisation du Cabinet et qu'une note à cet effet a déjà été envoyée.

[Text]

Mr. Mayer: Would that mean a month or so; would it mean something like that?

An hon. Member: The Cabinet meets tomorrow.

Mr. Pepin: That should not be an earth-shattering decision to make.

Mr. Giroux: I think within a month.

Mr. Pepin: Mr. Giroux says within a month.

• 2130

Mr. Mayer: Something imminent, Okay, thank you very much.

Another area: If the minister remembers, I asked him I think last week in the House about a replacement for the Grain Transportation Authority Co-ordinator. It seems to me there is also a fair amount of urgency about that, because I know what is going on, I think, with the Transportation Authority, and there is a certain amount of concern that if a co-ordinator is not appointed fairly quickly we could lose—in fact, we have already lost two very capable people borrowed from industry—in making the Transportation Authority functional. I think everybody agrees that it was a very useful tool in seeing that we got the best use of the facilities we had for grain exports.

I wonder if the minister would agree with me that there is a fair amount of urgency about it, and if he does wait as long as he needs to find that “pearl” he referred to in the House, in fact there may not be a Transportation Authority there to put this pearl in charge of. I would hope there would be a fair amount of impetus in getting that position filled as quickly as possible so that transportation Authority can serve us as well in the future as it has served us in its brief life thus far.

Mr. Pepin: I agree.

About the two who left—I do not know about the second one, but I know something about the first. I was told it was for reasons that had nothing to do with the delays in appointing the permanent Grain Transportation Authority Co-ordinator.

Mr. Mayer: So you really have nothing to add about the time frame or candidates?

Mr. Pepin: No.

Mr. Mayer: What is the minister doing to solicit . . .

Mr. Pepin: Looking for the pearl.

Mr. Mayer: Are you accepting names?

Mr. Pepin: Yes, I have solicited names. I thought, as a matter of fact, the answer I gave you would bring up a number of candidacies. To be considered a pearl like that I thought would be very attractive. But it has not been, unfortunately.

Mr. Mayer: Anyway, I think it is a very important position and the sooner we can fill it, the better.

Mr. Pepin: I agree.

[Translation]

M. Mayer: Cela signifie-t-il qu'il nous faudra attendre environ un mois?

Une voix: Le Cabinet se réunit demain.

M. Pepin: Une décision de cet ordre ne demande pas des heures et des heures de réflexion.

M. Giroux: Je pense que cela pourra être fait d'ici un mois.

M. Pepin: M. Giroux pense qu'il faudra peut-être attendre un mois.

M. Mayer: On peut donc s'attendre à ce que ce soit réglé assez rapidement. Très bien. Merci beaucoup.

J'aimerais maintenant passer à un autre domaine. Le ministre se souviendra que je lui ai posé une question la semaine dernière à la Chambre au sujet du remplacement du coordonnateur en matière de transport du grain. Il me semble que cela est assez urgent, car je pense savoir ce qui se passe au niveau de l'autorité en matière de transport. On a déjà perdu deux personnes très qualifiées et si l'on ne nomme pas assez rapidement un nouveau coordonnateur, l'autorité en matière de transport risque fort de perdre de son efficacité. Tout le monde serait d'accord, je pense, dire qu'il s'agit là d'un outil fort utile qui nous a aidé à assurer la meilleure utilisation possible des installations dont nous disposons pour les exportations de grain.

J'aimerais savoir si le ministre accorde autant d'urgence que moi au règlement de cette question. S'il attend trop longtemps pour trouver cette «perle» dont il a parlé à la Chambre, l'autorité en matière de transport risque de disparaître avant que cette «perle» ne le prenne en charge. J'espère qu'on pourra combler ce poste dans un délai très bref, afin que l'autorité en matière de transport nous serve aussi bien à l'avenir qu'elle ne l'a fait dans son très court passé.

M. Pepin: Je suis d'accord avec vous.

Pour ce qui est des deux personnes qui ont quitté le service, je ne suis pas au courant de ce qui s'est passé avec la deuxième, mais je puis vous donner quelques renseignements au sujet de la première. On me dit que son départ n'avait rien à voir avec les délais au niveau de la nomination d'un coordonnateur permanent du transport du grain.

M. Mayer: Vous ne pouvez rien nous dire d'autre au sujet des délais ou des candidats?

M. Pepin: Non.

M. Mayer: Que fait le ministre pour solliciter . . .

M. Pepin: Je cherche cette fameuse «perle».

M. Mayer: Vous a-t-on soumis certains noms?

M. Pepin: Oui, j'ai demandé qu'on m'en fournisse. J'avais d'ailleurs pensé que la réponse que je vous avais donnée aurait amené l'annonce de plusieurs candidatures. Il m'avait semblé que les gens auraient été intéressés à se faire appeler «perle» mais cela n'a malheureusement pas été le cas.

M. Mayer: Quoi qu'il en soit, ce poste est à mon avis très important. Plus vite il sera comblé, mieux cela ira.

M. Pepin: Je suis d'accord.

[Texte]

Mr. Mayer: Could I ask you, then, continuing with one of the areas Mr. McKnight covered, upgrading, rehabilitation—and I have raised this with the minister before and I have raised it with CN—it seems to me one of the areas that could be pursued in getting the best value out of the \$70 million per year would be to consider some contracting out. Dr. Bandeen when he was in front of the committee here, I think in January, said that CN did not really have any objections to the contracting out of some of the upgrading moneys. I wonder if the minister has considered that and is in a position, this year, to consider contracting out a portion of that \$70 million. It seems to me when limited funds are available, which we all know we have in government expenditure, one of the ways to make those funds go as far as possible is to make the most efficient use of them and I think the contracting out procedure would tell us, in fact, once the bids came in, whether the railways are getting as much for their dollars as they should be.

Mr. Pepin: I presume a goodly amount of that is done. Mr. Giroux will confirm or deny what I have said, but if we were to do that systematically and in a considerable fashion, we would probably have complaints from the labour unions. I remember reading that there is an agreement between the railways and their unions to the effect that they must give first choice, they must give preference, to their own former employees, laid-off employees, or people less busy in these jobs.

What do we contract out, Mr. Giroux?

Mr. Giroux: We contract out usually . . .

Mr. Pepin: For major equipment.

Mr. Giroux: Yes, of course, the major equipment purchase is contracted out, and also the up-front work at the beginning of the work of branch line rehabilitation is a prime candidate for contracting out.

The clearing, the cleaning up of the land, the preparation of the ballast—these kinds of activities are more prone; but when it gets down to the actual railway work type of thing—the ties replacing the ties, laying down the lines, and so forth, that is the type of work usually done by the railways and their unions, and that is where the provisions you were talking about become important. We have, however, in the course of the last negotiations, the ones leading to the agreement we hope will be completed soon, put more emphasis on flexibility and we have encouraged the railways to contract out as much as possible to cut down on the costs as much as possible; to be as efficient as possible.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I think we are talking about two different kinds of contracting out. I have done some of that work myself, and I think we all know that most of the contracting out the railways are presently doing is on an hourly basis. It seems to me one of the ways you could contract out would be to do it on a complete-job basis. Then you would know on a mileage basis or whatever other kind of measure you had. If you contracted a total job out, you would then know whether the railways in

[Traduction]

M. Mayer: Je vais poursuivre en revenant sur une question dont a fait état M. McKnight, à savoir l'amélioration des lignes de chemins de fer. J'ai d'ailleurs déjà soulevé cette question avec le ministre et avec des administrateurs du CN. Il me semble que dans le contexte d'une utilisation optimale des 70 millions de dollars qui sont affectés chaque année au programme, il serait intéressant d'envisager la possibilité de passer quelques contrats de sous-traitance. M. Bandeen, lorsqu'il comparu devant le comité en janvier, je pense, a dit que le CN ne s'opposait pas à ce que l'on sous-traite une certaine partie du travail à effectuer. J'aimerais savoir si le ministre a étudié cette question et s'il envisage cette année passer des contrats de sous-traitance dont le paiement serait pris sur les 70 millions de dollars en question. Il me semble que lorsque les fonds disponibles sont limités, et nous connaissons tous les problème, l'important est de les utiliser de la façon la plus efficace possible. La procédure d'adjudication de contrat, avec appel d'offres, nous dirait si les chemins de fer rentabilisent au maximum ou non les sommes dont ils disposent.

M. Pepin: Je suppose que cela se fait déjà beaucoup. M. Giroux me dira si j'ai tort, mais je pense que si nous faisons ce genre de chose de façon systématique, nous aurions sans doute des problèmes avec les syndicats. J'ai lu quelque part que dans un accord conclu entre les chemins de fer et les syndicats, il est stipulé que l'on doit donner la priorité aux anciens employés, aux employés mis à pied et aux personnes occupant des postes dans le cadre desquels ils sont moins occupés.

Monsieur Giroux, dans quels cas passons-nous des contrats de sous-traitance?

M. Giroux: En général . . .

M. Pepin: Pour des équipements importants.

M. Giroux: Oui, nous donnons bien sûr des contrats pour les équipements importants ainsi que pour les travaux préliminaires qui doivent être effectués avant que ne commence la reconstruction ou le réaménagement des lignes secondaires.

Je pense par exemple au défrichage, au nettoyage et à l'empierrement. Mais lorsqu'il s'agit des travaux de construction à proprement parler, comme par exemple le remplacement et la mise en place des traverses, cela doit être assumé par les chemins de fer. C'est là qu'interviennent les dispositions dont vous parliez tout à l'heure. Cependant, lors des dernières négociations, qui mèneront, nous l'espérons, à la signature d'un accord, nous avons davantage mis l'accent sur la souplesse et nous avons encouragé les compagnies de chemins de fer à passer des contrats de sous-traitance aussi souvent que possible afin de réduire au maximum leurs coûts et d'augmenter leur efficacité.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je pense que nous sommes en train de parler de deux types différents de contrats de sous-traitance. J'ai moi-même participé à ce travail, et je pense être en mesure de dire que la plupart des contrats de sous-traitance passés par les chemins de fer le sont selon une base horaire. Une façon serait d'accorder le contrat pour que le travail soit fait complètement. Vous pourriez de cette façon vous fonder sur le millage ou sur un autre élément de mesure. Si vous avez accordé tout

[Text]

fact are providing value for the kind of money the government is giving them.

• 2135

With regard to the unions, that is one side of the argument. You tell me how I answer taxpayers in my constituency who pay taxes to the federal government and then are not given a chance to bid on that money that comes back into the constituency. So for every union person you have complaining about losing a job, I will show you two or three taxpayers that are concerned about getting value for their money, and in fact would like to have a chance to bid on some of their own tax dollars coming back into that community being spent. So to my mind that just simply is not an argument that you can sell or that makes any kind of sense.

It seems to me if you are doing your job as a government and as a minister, and we are doing our job seeing that the taxpayers' dollars are spent, you should give very serious consideration to contracting out a limited amount—10 per cent, 5 per cent, a few miles here—to see whether in fact the private contractors can do as cheap and as efficient a job as the railways. Until you adopt an attitude of contracting a complete job out, I do not think the contract you are talking about—bidding on certain sections of it on an hourly basis—really comes close to what I would like to see as the total contracting out. I was very interested in Dr. Bandeen's reply when he said he did not think CN would have any problem with that.

Mr. Pepin: Okay, we will look into it further, but your analysis will go down in the history of political science in Canada as an example of the fact that ministerial decisions are not a choice between good and evil. They are a choice of who you are going to antagonize, in most instances.

Mr. Mayer: What you are advocating is the theory that you pluck the goose that squawks the least, and . . .

Mr. Pepin: I thought that the agreement the railways have with their employees was something to be valued, something to be respected.

Mr. Mayer: Oh, sure.

Mr. Pepin: But if there are compromises that can be found, and Mr. Bandeen should know about them, we should use them. However, it was presented to me more along the first lines I have indicated, that first of all the agreement the railways had with their employees had to be honoured.

Mr. Mayer: Just to close my part of this. It seems to me you are talking about government dollars being spent, in this case, which is an entirely different case than the railway itself generating funds and spending them as the railways see fit. When you have government money involved, it seems to me that could be looked at in a different light with the unions than it would be if you are simply talking about that revenue generated from the railways' normally moving freight and charging for it.

[Translation]

le travail à contrat, vous pourrez savoir si le gouvernement reçoit des sociétés de chemin de fer la valeur en contre-partie de l'argent dépensé.

Les syndicats représentent un autre aspect à cet argument. Dites-moi comment je peux répondre aux contribuables de ma circonscription qui paient des taxes au gouvernement fédéral et qui n'ont pas l'occasion de soumissionner pour de l'argent qui sera dépensé dans la circonscription. Pour chaque syndiqué qui se plaint de perdre son emploi, je veux vous citer deux ou trois contribuables qui s'inquiètent de la valeur reçue pour l'argent dépensé et, en réalité, qui aimeraient bien pouvoir soumissionner pour avoir cette partie de leurs taxes qui sera dépensée chez eux. Ce n'est pas à mon avis un argument qu'on pouvait faire accepter, il n'est pas logique.

Si vous voulez faire votre travail comme gouvernement et comme ministre, et nous faisons nous-mêmes notre travail en contrôlant la façon dont l'argent des contribuables est dépensé, vous devriez sérieusement songer à donner un contrat pour quelque 10 p. 100 ou 5 p. 100 de l'ensemble, quelques milles ici ou là, afin de savoir si les entrepreneurs privés peuvent faire un travail aussi peu coûteux et aussi efficace que les sociétés de chemin de fer. En attendant que vous décidiez de donner à contrat l'ensemble du travail, je crois que ce dont vous parlez, ces soumissions pour certaines sections à un tarif horaire, ne s'apparentent pas du tout à ce que je vois comme étant un contrat accordé pour une œuvre d'ensemble. La réponse de M. Bandeen est très intéressante; à son avis, le CN n'éprouvera pas de difficultés à cause de cela.

M. Pepin: Très bien, examinons la question davantage. Votre analyse passera à l'histoire des sciences politiques au Canada comme étant un exemple que les décisions ministérielles ne représentent pas le choix entre ce qui est bon et ce qui est mauvais. Il s'agit plutôt de savoir qui y sera contrariant pour la plupart des cas.

M. Mayer: Vous voulez dire qu'on plume l'oie qui crie le moins fort . . .

M. Pepin: Je crois personnellement que l'accord des sociétés de chemin de fer avec leurs employés est valable, et qu'il faut le respecter.

M. Mayer: Oh, sûrement!

M. Pepin: S'il fallait trouver des compromis, M. Bandeen devrait les connaître et nous les utiliserions. Cependant, de la façon dont la situation m'a été présentée, l'accord des sociétés de chemin de fer avec leurs employés devrait être respecté.

M. Mayer: Pour terminer mon intervention, j'ai l'impression que vous parlez de l'argent dépensé par le gouvernement dans ce cas-ci, ce qui est tout à fait différent de la société de chemin de fer qui a des fonds et qui les dépense comme elle l'entend. Lorsqu'il s'agit d'argent du gouvernement, il faut que ce soit vu de façon différente par les syndicats qu'elle ne le serait s'il était question simplement de revenus provenant des sociétés de chemin de fer pour le transport normal des marchandises et des montants qu'elles demandent pour le faire.

[Texte]

Mr. Pepin: I will find out if CP has a similar agreement with their employees.

Mr. Mayer: Could I ask one final thing then, Mr. Chairman, in closing? In terms of the Western Development Fund, when the President of the Treasury Board tabled his estimates in the House, I think two or three weeks ago, I had an opportunity to ask him if there were any provision in the estimates for some of the money that had been promised in the Speech from the throne as far as the Western Development Fund. He said there was \$350 million in the estimates, but he did not give me any idea as to how that money was to be allocated.

I would like to ask the minister if he has put his pitch in for having some of that money spent on, for instance as was recommended in the Hall Commission, the upgrading of certain roads provincially that had now become very much more used as a result of the abandonment of rail lines.

It seems to me that would be one of the useful kinds of things that could be done with the Western Development Fund. I would sooner see it spent on a capital investment or infrastructure, so called, than have it spent here and there on subsidies so that at the end of the time period, we do not have anything left.

I wonder if the minister could comment on that, because I think if he were supportive of that, he would get a lot of support from some of the provincial governments. They are, in fact, now having to spend considerable amounts—not only provincial governments, but municipalities—to bring up to standard roads that previously had not had to be used virtually at all because the traffic was not such that they needed to be used. However, now when the railways have disappeared, there are a lot of new roads having to be built literally from scratch and some roads having to be upgraded. I wonder if the minister would consider those kind of expenditures as suitable to be eligible for some of the money from the Western Development Fund.

• 2140

Mr. Pepin: Mr. Chairman, the Western Development Fund moneys have not been distributed. One thing for sure is that my department has not had any yet.

Mr. Mayer: Have you asked?

Mr. Pepin: Oh yes, a number of times.

The second point on the help to road development improvement, some of my friends will remember that at one time last summer I stuck my neck out and said that maybe the full implementation of orders No. 16, 17 and 18, which my predecessor had devised, might not be the best use of the money. I talked at the time about off-track elevators and support to provincial roads. I found nobody to sympathize with me around here; everybody pushed that orders No. 16, 17 and 18 should be fully implemented, plus others that might have been forgotten by my predecessor. So there are limitations to the financial availabilities, and in the present circumstances, support to the provinces for improvement of roads is not a priority.

[Traduction]

M. Pepin: Je vais demander si le CP a le même genre d'accord avec ses employés.

M. Mayer: Puis-je poser une dernière question avant de terminer, monsieur le président? Au sujet du Fonds de développement de l'Ouest, lorsque le président du Conseil du Trésor a déposé son budget à la Chambre il y a deux ou trois semaines, j'ai pu lui demander s'il y avait dans ce budget des dispositions concernant l'argent qui avait été promis dans le discours du trône pour ce fonds. Il a répondu qu'il y avait dans le budget \$350 millions à cet effet, mais il n'a pas dit comment L'argent serait attribué.

J'aimerais demander au ministre s'il a demandé par exemple que cet argent soit dépensé ainsi que le recommandait la Commission Hall pour améliorer certaines routes provinciales qui sont maintenant de plus en plus utilisées suite à l'abandon de lignes de chemin de fer.

Ce serait à mon avis se servir du Fonds de développement de l'Ouest à bon escient. Je préférerais qu'on le dépense dans des investissements de capitaux ou dans l'infrastructure plutôt que de le dépenser ici et là en subventions, de sorte qu'à la fin de cette période rien n'en restera.

Le ministre pourrait facilement répondre, car s'il était d'accord, il sera appuyé fortement par quelques gouvernements provinciaux. Ceux-ci doivent présentement dépenser de fortes sommes, non seulement les gouvernements provinciaux mais également les municipalités, pour améliorer les routes qui auparavant étaient peu utilisées à cause de l'absence de trafic. Toutefois, ces lignes de chemin de fer étant maintenant disparues, bien des routes doivent être construites à partir de rien et certaines routes doivent être améliorées. Je me demande si le ministre croit que ces dépenses pourraient être faites à même le Fonds de développement de l'Ouest.

M. Pepin: Monsieur le président, l'argent du Fonds du développement de l'Ouest n'a pas été attribué. Une chose est certaine, mon Ministère n'en n'a pas encore reçu.

M. Mayer: En avez-vous demandé?

M. Pepin: Oui, à plusieurs reprises.

Quant à la seconde question concernant l'aide qu'on pourrait apporter à l'amélioration des routes, mes amis se souviendront que l'été dernier je m'étais risqué à dire que la mise en vigueur complète des ordonnances 16, 17 et 18, conçues par mon prédécesseur, ne seraient peut-être pas la meilleure utilisation qu'on pourrait faire de l'argent. J'avais parlé à ce moment-là d'élévateurs le long des voies et d'aide aux routes provinciales. Personne n'a semblé être de mon avis, tous demandaient que les ordonnances 16, 17 et 18 soient mises en vigueur complètement, et d'autres encore qu'aurait pu oublier mon prédécesseur. Il y a donc des limites à la disponibilité financière et dans les circonstances, l'appui qu'on peut accor-

[Text]

The Chairman: You have a couple of minutes left.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: May I just point out, before you proceed, that we have Mr. Baker and Mr. McKenzie yet on the first round. It is now 9.40 p.m. I would suggest, if the committee agrees, that we give each of those two members an opportunity to put their questions before we adjourn at 10.10 p.m.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: With regard to the Western Development Fund, bearing in mind that the President of the Treasury Board is on record as saying there is \$350 million in the present estimates, could the minister give us some kind of an idea as to what kind of guidelines he would like to see developed for the use of that fund? What would be suitable, as far as the minister is concerned, for the Department of Transport, insofar as developing guidelines for the use of that fund? If it is not to be for roads, what is it to be for, in terms of the priorities of the Department of Transport?

Mr. Pepin: The best western transportation system possible.

Mr. Mayer: What does that mean though?

Mr. Pepin: That means what I have been talking about for so many months. That means what you were talking about, or some of your colleagues were talking about, some time ago: making sure the main line is in the best possible condition; accelerating the rehabilitation of branch lines; making sure hopper cars are available in sufficient number; that sort of thing. That is where I think the Western Development Fund should be spent, among other places.

I will not pretend to claim the whole of it. But having heard for all these westerners complain years about the quality of their railway transportation system, it seems to me that the best way to please them would be to spend the money on that.

Mr. Mayer: If I could just sum up the minister's viewpoint, I do not want to put words in his mouth, but am I to understand from what you have just said, Mr. Minister, that you would not see any possibility of making use of some of that Western Development Fund money for some of the upgrading on provincial roads? You would like to see it all used on the rail system?

Mr. Pepin: I know that I cannot get it all, irrespective of the amounts; I just indicated very strongly what my priorities would be. I would think it should be accepted by most people. After all, the provinces are not poor in western Canada. There has been a certain amount of fiscal decentralization in recent years.

Mr. Mayer: Manitoba's deficit this year is going to be almost \$200 million. I do not know if you can class it as a rich province when you have to run that kind of a deficit.

[Translation]

der aux provinces pour améliorer leurs routes n'est pas une question prioritaire.

Le président: Il vous reste encore quelques minutes.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant que vous poursuiviez, permettez-moi de souligner que nous avons toujours MM. Baker et MacKenzie sur la liste pour le premier tour. Il est maintenant 21 h 40. Si vous êtes d'accord, je propose que nous donnions à ces deux députés l'occasion de poser leurs questions avant d'ajourner à 22 h 10.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Au sujet du Fonds de développement de l'Ouest, nous souvenant que le président du Conseil du trésor a déclaré qu'il y avait 350 millions de dollars dans le budget actuel, le ministre peut-il nous donner une idée des directives qu'il favoriserait pour l'utilisation de ce fonds? En autant qu'il est concerné, quelles directives le ministère des Transports pourrait-il élaborer pour l'utilisation de ce fonds? S'il ne doit pas être utilisé pour les routes, pourquoi le serait-il, quelles sont les priorités du ministère des Transports?

M. Pepin: Pour que nous ayons le meilleur système de transport possible dans l'Ouest.

M. Mayer: Qu'est-ce que cela signifie cependant?

M. Pepin: Cela signifie ce que je répète depuis des mois, ce dont vous avez parlé ou certains de vos collègues, il y a quelque temps: nous assurer que la ligne principale soit dans le meilleur état possible, accélérer la remise en état des lignes secondaires, nous assurer que les wagons-trémies soient disponibles en nombre suffisant, ce genre de choses. Voilà comment à mon avis le Fonds du développement de l'Ouest devrait être dépensé par exemple.

Je ne prétends pas le vouloir en entier, mais j'ai entendu les gens de l'Ouest se plaindre depuis toutes ces années de la qualité de leur système de transport ferroviaire, il me semble donc que la meilleure façon de les satisfaire serait de dépenser cet argent de cette façon.

M. Mayer: Si je peux résumer l'avis du ministre, je ne veux pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit, mais dois-je comprendre, monsieur le ministre, que vous ne croyez pas qu'il serait possible d'utiliser une partie du Fonds de développement de l'Ouest pour améliorer les routes des provinces? Vous voulez que tout cet argent serve au système ferroviaire?

M. Pepin: Je sais que je ne peux l'obtenir en entier, quels que soient les montants, j'ai simplement souligné fermement qu'elles seraient mes priorités. Je crois que la plupart des gens les accepteraient. Après tout, les provinces ne sont pas pauvres dans l'Ouest du Canada. Il y a eu depuis quelques années une certaine décentralisation fiscale.

M. Mayer: Le déficit du Manitoba cette année sera d'environ 200 millions de dollars; je ne crois pas qu'on puisse dire que la province est riche si elle a un déficit de cette importance.

[*Texte*]

An hon. Member: That is why it receives equalization money.

The Chairman: I think we will have to end this discussion now. I will go to Mr. Baker.

I am going to be fairly tight on the time limits. You have 15 minutes, Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome the minister and his officials to the committee today. As well, I would like to welcome the minister back from his trip to Newfoundland, which took place yesterday or the day before yesterday.

Mr. Pepin: The day before yesterday.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I trust he had some fruitful negotiations with the Hon. Charles Brett, the Minister of Transportation for Newfoundland, and his deputy minister, Mr. Lou White.

I want to zero in on one particular question, Mr. Minister. It is to me the most pressing issue in those talks. A lot of people might disagree, but to me it is the most important thing and it involves some resolution of the Greenspond causeway question.

• 2145

Mr. Minister, I started about three years ago advocating to both the federal and provincial governments the construction of a causeway to this island because the federal government was tied in to paying 75 per cent of the cost of the subsidy on the ferry service. The federal government was also tied in to an agreement that said that the federal government had to spend about \$1 million for new ferry terminals. I also knew, and it was confirmed this past year by engineers and an engineering study by the provincial government, that the cost of the causeway was only \$3.8 million and, as I always thought, a magnificent way to save the federal government money and in the long run to save the provincial government money because of course they would have to maintain the causeway once it was built. The unfortunate part of it, Mr. Minister, that has entered into the question at this time, and it started last year, was that we saw in a very high unemployment area in Newfoundland the construction of a new fish plant in that particular community, and I might add, without any government assistance and this past summer everybody was employed on the island, there was not one person unemployed, but they ran into quite a serious problem which was, of course, the transportation of fish off the island. It led to an incredible amount of fish being dumped, and the whole question of the future of the fish plant operation now hangs in the balance of whether or not suitable transportation would be provided off the island for the finished product that came out of the plant. Thereby, a new immediacy came into play for the construction of that particular causeway.

I must say, Mr. Minister, as I said before, I have been dealing with this for years. I must admit something that is to your credit, and I do not very often give Cabinet ministers a lot of credit, but I want to give you some credit here tonight. I received a letter from you in which you stated the following in reference to the Greenspond causeway:

[*Traduction*]

Une voix: C'est pourquoi elle reçoit les paiements de péréquation.

Le président: Je crois qu'il nous faut terminer ici cette discussion. Je donne maintenant la parole à M. Baker.

Je serai très strict maintenant. Vous avez 15 minutes, monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au ministre et à ses hauts fonctionnaires, au ministre qui revient de voyage à Terre-Neuve hier ou avant hier.

M. Pepin: Avant hier.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je présume qu'il a eu des négociations qui ont porté fruit avec l'honorable Charles Brett, ministre des Transports de Terre-Neuve, et son sous-ministre M. Lou White.

Je voudrais aborder une question précise, monsieur le ministre. C'est à mon avis la question la plus pressante dans ces discussions. Bien des gens ne seront pas d'accord, mais à mon avis, c'est ce qu'il y a de plus important puisque cela touche à la question de la chaussée de Greenspond.

Monsieur le ministre, je demande depuis 3 ans au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial de construire une chaussée pour nous rendre à cette île, car le gouvernement fédéral a été astreint à payer 75 p. 100 des coûts de la subvention pour le service de traversier. Le gouvernement fédéral est également astreint à un accord qui prévoyait qu'il devait dépenser 1 million de dollars pour les nouveaux terminus de traversier. Je sais également, les ingénieurs l'ont confirmé l'an dernier, puisqu'il y a eu une étude commandée par le gouvernement provincial, que le coût de cette chaussée ne s'élèverait qu'à 3.8 millions de dollars. J'ai toujours cru que c'était là un moyen excellent d'épargner de l'argent au gouvernement fédéral et, à long terme, au gouvernement provincial, puisque, évidemment, ils auront à entretenir la chaussée une fois qu'elle sera construite. Ce qui est triste, monsieur le ministre, c'est qu'on a commencé l'an dernier dans une région à chômage élevé à Terre-Neuve la construction d'une nouvelle usine de transformation du poisson, et j'ajouterai sans l'aide du gouvernement, et que l'été dernier tout le monde avait du travail dans l'île, personne n'était en chômage, mais on a dû faire face à un problème sérieux, celui du transport du poisson à l'extérieur de l'île. Il en est résulté que des quantités énormes de poisson ont été jetées et l'avenir de cette usine de poisson est maintenant suspendu à la question de transport approprié pour le produit fini. Par conséquent, la construction de cette chaussée devient plus urgente.

Je le répète, monsieur le ministre, cette question m'intéresse depuis bien des années. Je dois admettre, pour vous donner le mérite qui vous revient, et ce n'est pas souvent que je le fais pour les ministres du Cabinet, mais je tiens à le faire pour vous ce soir, que j'ai reçu de vous une lettre concernant la chaussée de Greenspond dans laquelle vous dites:

[Text]

Under the existing Canada-Newfoundland Agreement on Transfer of Ferry Services, the federal government has committed \$920,000 for the construction of wharves at Greenspond and Shamblers Cove. The Newfoundland government has already been advised of our willingness to consider a causeway and bridge to replace the ferry operation. I have indicated my willingness to consider an increase to the current federal commitment, bearing in mind the additional funding must be obtained from within the appropriate envelope. I am now awaiting a response from the Newfoundland government.

that was dated March 26. That was a day after you came back, but obviously you signed this letter probably just before you left for Newfoundland.

You have gone into the second round of negotiations now with the provincial government concerning all the transportation problems and I am hoping that you can tell me tonight that we have even more positive information on this very pressing problem. Can you do that, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I will try hard, but I just want to reflect for half a minute on the nature of the country we inhabit. What took place two days ago in Newfoundland in my view is very, very important and yet it was hardly reported in the rest of Canada. I find it very sad that when positive things are done they get fairly little or no audience.

On the railway there are two important things. First of all, a commitment on our part of \$50 million to containerization, and to go with it a labour agreement that will make it easier for people who will be affected to be properly protected. That is the first place.

• 2150

The second point is the beginning of a discussion with the Government of Newfoundland on the new approach to federal-provincial relations in matters of transportation, that is the multimodal approach, the envelope and the tradeoff. The case of the Greenspond fits beautifully in the new approach that we want to make. So we are extremely, eager, willing, consenting and look favourably upon doing what you have indicated, except that we would like to have it in the context of the multimodal, envelope, tradeoff approach and that is being discussed now. Hopefully it will succeed. I will push as hard as I can to make it a success.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Minister, not to take away from anything you have said—and it is very encouraging news to know that you have the Greenspond causeway on your mind because I think that it is probably the first time that we have succeeded in having a federal Minister of Transport who knows what I am talking about when I talk about the Greenspond causeway—you mentioned the word “tradeoffs” and, of course, I do not know what you are talking about. This involves negotiations that are going on. I accept it, I suppose, on face value that we are not doing anything here that is going to harm Newfoundland or that is going to jeopardize people’s

[Translation]

En vertu de l'accord existant entre le Canada et Terre-Neuve sur le transfert des services de traversiers, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une somme de \$920,000 pour la construction de quais à Greenspond et Shamblers Cove. Le gouvernement de Terre-Neuve est déjà averti que nous sommes prêts à étudier la possibilité d'une chaussée et d'un pont pour remplacer le service de traversier. J'ai souligné que j'étais disposé à envisager une augmentation de l'engagement fédéral actuel, à condition que les fonds additionnels puissent être trouvés dans l'enveloppe pertinente. J'attends maintenant la réponse du gouvernement de Terre-Neuve.

Cette lettre a été écrite le 26 mars, le jour suivant votre retour, vous aviez évidemment signé cette lettre juste avant votre départ pour Terre-Neuve.

Vous avez participé à une deuxième série de négociations avec le gouvernement provincial au sujet de tous les problèmes de transport. J'espère que vous pourrez me dire ce soir que nous avons des renseignements plus positifs au sujet de cette question pressante. Pouvez-vous le faire, monsieur le ministre?

M. Pepin: Je vais faire de mon mieux, mais je voudrais pendant trente secondes réfléchir sur la nature du pays que nous habitons. Ce qui s'est passé il y a deux jours à Terre-Neuve est, à mon avis, très très important et pourtant on en a peu parlé dans le reste du Canada. Il est très triste à mon avis, lorsque des choses positives se produisent, qu'il n'y ait pratiquement pas de spectateurs.

Pour ce qui est des chemins de fer, 2 choses sont importantes, la première un engagement de notre part à fournir 50 millions de dollars pour le transport par conteneurs et, sur le même plan, un accord au travail qui nous permettra de protéger plus facilement et plus adéquatement les personnes touchées. Voilà pour la première chose.

En second lieu, on a commencé à remettre en question avec le gouvernement de Terre-Neuve les relations fédérales-provinciales en ce qui a trait aux questions de transport; c'est une démarche multimodale, concernant l'enveloppe et exigeant des concessions. Le cas de Greenspond est un magnifique exemple de cette nouvelle démarche que nous voulons adopter. La solution dont vous avez parlé nous enthousiasme énormément, à cette exception près que nous préférons la démarche multimodale qui fait d'ailleurs actuellement l'objet de discussions. Espérons que cela réussira. En tout cas, nous ferons tout notre possible pour y parvenir.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le ministre, loin de contester ce que vous venez de dire, je me sens très encouragé quand je vous entends parler de la chaussée de Greenspond car c'est probablement la première fois qu'un ministre des Transports fédéral sait de quoi je parle lorsque je parle de Greenspond. Vous avez parlé de «concessions» et là, bien sûr, je sais de quoi vous voulez parler. Il s'agit des négociations qui sont en cours. J'ai confiance que cela ne peut être un désavantage pour les Terre-Neuviens, que cela ne risque pas de porter atteinte à leurs emplois, ou à autre chose, mais pour en revenir à la chaussée de Greenspond, est-ce que

[Texte]

jobs or anything, but considering the whole thing on the Greenspond causeway, could you venture to stick your neck out tonight on this very important issue and indicate to me in your mind what you think a time frame for resolving the Greenspond causeway issue is? From where I sit, Mr. Minister, we have the provincial government who are saying, "Yes, we want to get on with this thing", and we have the federal minister who is saying, "Yes, we want to get on with the thing". And I am left with the gigantic problem of having to report back to the people on Greenspond Island. So I take you at face value and I honour your words, but can you give me in your mind a realistic time frame after having talked things over with the provincial minister?

Mr. Pepin: I am sorry, I cannot. I can say that the assessment of the project is excellent. As you say why not build a causeway when you can save a good amount of money on the ferry, and that is exactly the philosophy that we uphold, but I cannot say when it will take place. I have the feeling that the Government of Newfoundland was looking favourably on some of the ideas we suggested two days ago and it should proceed fairly rapidly, but I would not stick my neck as far as indicating a date.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): You have stuck your neck out before, Mr. Minister; that is nothing unusual for you.

Mr. Pepin: Yes. Sometimes it works and sometimes it does not.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Considering the general package for transportation in Newfoundland and given the fact that the federal government will undoubtedly save money in the long run, and immediately as well, if your negotiations break down—and that is not known to be unusual in negotiations between federal and the provincial governments in recent years—then are you saying that we lose the concept of saving the federal government money on this particular issue of the causeway?

Mr. Pepin: No, I would not say that, but the danger is that, each time we talk about envelope and tradeoff, the explanation is terribly simple, if you can save money on some of the projects you can move it to others. Some of the provinces are afraid that, when they do what is right and they do not spend the money, they lose it. The concept of the envelope is simply that the money will remain in an envelope and that it can be shifted within the envelope to another project; that is all it means.

I just want to add that this exercise is rather difficult and it presupposes a good amount of co-operation with the provinces. If we do not have that co-operation we will fail. So I think there are good chances of getting the co-operation of the province in matters like the one you have at heart, and I think I should play it very fair with the provincial government and give them some time to think about the total concept that I introduced to them two days ago, and to react to that. I am quite sure that they will react positively.

[Traduction]

vous accepteriez de vous aventurer suffisamment loin ce soir pour nous dire quand nous pouvons nous attendre à voir cette question particulièrement importante réglée? Monsieur le ministre, nous entendons d'une part le gouvernement provincial qui dit: «Oui, oui, nous voulons absolument faire quelque chose» et, d'autre part, le ministre fédéral qui dit également: «Oui, oui, nous voulons absolument faire quelque chose». Mais tout cela ne m'est pas très utile, parce que je suis obligé d'aller expliquer à la population de l'île de Greenspond où en est la situation. Je vous crois donc sur parole, mais j'aimerais tout de même que vous nous donniez une idée des délais auxquels nous devons nous attendre puisque vous en avez parlé au ministre provincial.

M. Pepin: Je suis désolé, mais je ne le peux pas. Tout ce que je peux vous dire, c'est que les perspectives sont excellentes. Vous nous dites: pourquoi ne pas construire une chaussée puisque cela ferait économiser beaucoup d'argent en supprimant la nécessité du traversier? C'est précisément ce que nous pensons, mais je ne peux pas vous dire quand cela se fera. J'ai l'impression que le gouvernement de Terre-Neuve a accueilli favorablement les idées que nous lui avons soumises il y a deux jours et que les choses devraient avancer assez rapidement, mais pour l'instant, je n'irai pas jusqu'à vous donner une date.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le ministre, il vous est déjà arrivé de vous avancer, cela n'est pas nouveau pour vous.

M. Pepin: Oui, et parfois cela se vérifie, parfois ce n'est pas le cas.

M. Baker (Gander-Twillingate): Étant donné la situation générale des transports à Terre-Neuve et puisque le gouvernement y trouvera forcément son compte à long terme, et à court terme également, si jamais les négociations étaient rompues, comme elles le sont fréquemment lorsqu'elles ont lieu entre un gouvernement provincial et le fédéral, devrions-nous perdre tout espoir de voir le gouvernement fédéral participer financièrement à la construction de cette chaussée?

M. Pepin: Non, je ne dirai pas cela, mais quand on parle d'enveloppe et quand on fait la comparaison entre les avantages et les inconvénients, le danger est toujours le même. L'argent qu'on réussit à économiser d'une part est utilisé ailleurs. Certaines provinces ont peur de perdre l'argent économisé si elles ne le dépensent pas immédiatement. Le principe de l'enveloppe est très simple: cet argent reste dans la même enveloppe et peut être consacré à d'autres projets de cette même enveloppe.

J'ajoute que le cas dont nous parlons pose des problèmes assez difficiles et exige la plus grande coopération possible de la part de la province. Sans cette coopération, l'entreprise est vouée à l'échec. Elle a donc tout intérêt à coopérer pour des projets comme celui qui vous tient à cœur, et j'ai pour ma part l'intention de jouer franc jeu avec le gouvernement provincial, de lui donner le temps de repenser à ce principe dont je lui ai parlé pour la première fois il y a deux jours. Je suis convaincu que sa réaction sera positive.

[Text]

[Translation]

• 2155

The Chairman: Three minutes, Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes. The final point, Mr. Minister, is this: You are up here in Ottawa, the provincial government is down there in Newfoundland. I have to go back to my riding every week. I have done it for seven years. The community has asked for meetings with me, they want to know where you stand. The provincial government states to them at public meetings in the community, "We cannot get the federal government to come up with a figure, we just cannot get them to come up with a figure". That is what is said in the community, and my local radio stations are carrying that kind of response. I believe what you are saying is correct. I believe you are negotiating in good faith and you want the causeway to be built. What am I going to tell the people of Greenspond the next time they call me? —which should be this weekend when I go down. What do I say? I obviously cannot talk about trade-offs. What can I report back to them as far as you are concerned?

Mr. Pepin: You report extensively, because not too many people have done so, on the agreement that took place on the railways two days ago, with the approval of labour, with the approval of the coastal railways, with the approval, of course, of the Newfoundland government. That is right through. I thought...

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I did not comment, Mr. Rompkey commented.

Mr. Pepin: I thought it would be reported from coast to coast as a major accomplishment—well, it was in Winnipeg, in particular, they did not report it too much. So that should occupy your weekend allright.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): About the causeway, you mean?

An hon. member: No. No.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Or you are going to build a railway to Greenspond?

Mr. Pepin: Then, as we said tonight, you can explain to them the concept of the multimodal approach and the envelope and the trade-offs. That is interesting, challenging—fascinating as a matter of fact. Then you can say that Greenspond is there as a major piece and, should the two governments co-operate well, with good members in Ottawa to represent the interests of the province and the ridings, this will be a success fairly soon. I will accompany you one day to help you during one of those weekends.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): That is a deal, Mr. Minister. I hope it is very soon.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker. Finally, Mr. McKenzie.

Le président: Trois minutes, monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Oui. J'aborde un dernier sujet, monsieur le ministre: vous, vous êtes ici à Ottawa; le gouvernement provincial est là-bas, à Terre-Neuve. Moi-même je dois rentrer dans ma circonscription chaque semaine. Voilà sept ans que je fais le trajet. Les gens de la communauté ont demandé à me rencontrer; ils veulent connaître votre position. Le gouvernement provincial leur dit, lors d'audiences publiques sur place: «nous ne réussissons pas à obtenir du gouvernement fédéral qu'il cite un chiffre, nos efforts ne donnent rien». Voilà le bruit qui court dans la communauté et qui est relayé par les stations de radio locales. Personnellement, je crois ce que vous dites, je vous crois quand vous me dites que vous négociez de bonne foi et que vous voulez que cette chaussée soit construite. Mais que dois-je dire aux gens de Greenspond une fois qu'ils m'appelleront, c'est-à-dire la fin de semaine prochaine lorsque j'y serai? Que dois-je leur dire? Il est évidemment inutile de leur parler de concessions. Que dois-je leur dire de votre part?

M. Pepin: Eh bien, comme pratiquement personne ne l'a fait jusqu'à présent, vous pourriez leur parler de l'accord qui a été conclu avec les Chemins de fer il y a deux jours avec l'approbation des syndicats, du chemin de fer côtier et, bien sûr, du gouvernement de Terre-Neuve. Bref, de tout le monde. J'avais pensé...

M. Baker (Gander-Twillingate): Ce n'est pas moi qui en ai parlé, c'est M. Rompkey.

M. Pepin: J'avais pensé qu'on en parlerait dans tout le pays comme d'une réalisation considérable, mais je m'aperçois qu'on n'en a pas beaucoup parlé, même pas à Winnipeg. De toute façon, cela devrait suffire à remplir votre fin de semaine.

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous me parlez de la chaussée?

Une voix: Non, non.

M. Baker (Gander-Twillingate): Est-ce que vous avez l'intention de construire un chemin de fer entre Greenspond et la terre ferme?

M. Pepin: Mais, comme nous l'avons dit ce soir, vous pouvez leur expliquer le principe de la démarche multimodale de l'enveloppe et des concessions. C'est d'ailleurs un sujet particulièrement intéressant, fascinant même. Vous pouvez ajouter ensuite que Greenspond est particulièrement bien placée pour en profiter et qu'à condition que les deux gouvernements coopèrent, l'entreprise devrait être couronnée de succès assez rapidement, surtout si l'on tient compte de l'intervention des excellents députés qui représentent à Ottawa les intérêts de la province et de la circonscription. Un de ces jours, j'irai avec vous et je vous aiderai à passer au travers d'une de vos fins de semaine.

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est entendu, monsieur le ministre, le plus tôt possible.

Le président: Merci, monsieur Baker. Et pour terminer, M. McKenzie.

[Texte]

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I would like to discuss the recent case of Donald Kelso, an air traffic controller, who had a very sad experience over a five-year period. I am quite sure that you are familiar with all the background on it. Mr. Kelso was an English speaking air traffic controller who lost his job at Montreal's Dorval airport in 1976, because he could not speak French. That was the report in the media. I have found out that Mr. Kelso made himself available for language training and he was turned down because he did not pass the aptitude test. He was told by the language training experts that he was not a suitable candidate to learn the French language. Then, the next thing that happened to Mr. Kelso was that he was threatened and harassed by some officials—I do not know who they were, maybe we can discuss that when you come up with your answer. He had been told to accept without two days, or be dismissed, that he had to be removed from Dorval. This was, of course, illegal, but it took him five years to prove that this was illegal—that is, that he had to be removed from his position at Dorval. He took his case to the courts; it took him five years, and he finally had to go to the Supreme Court.

• 2200

Of course, the court's ruling was centred on a 1973 joint resolution of the House of Commons and Senate which says that no unilingual individual can be removed from his position. This is a very strange situation, that MOT officials would pursue the threatening and harassing of an employee, that if he did not agree to be transferred to another position he would be fired. Of course, that 1973 resolution only refers to federal civil servants: it does not cover the House of Commons staff or Crown corporations, so it is a very weak resolution. The Supreme Court also said that the Public Service Employment Act prohibits the government from removing a person from his position solely on the basis of language.

I realize you were not the minister at the time but I hope that you have spent some time investigating this case; and I certainly hope that this practice is not in effect today, and I hope you will be making some inquiries as to how on earth this could have ever happened in the first place, that somebody could be threatened like this and have to go through the courts to save his job.

Could you explain to me how this ever happened in the first place? And have you made any inquiries, and have you sent out a directive that this practice is to cease and stop? And have there been any other cases like Mr. Kelso? He had the courage to fight the federal government on this issue and he won.

And, of course, there is going to be the question of reimbursing Mr. Kelso for his legal fees, and I hope that he is going to be paid every single penny, plus a lot of other additional expenses that he incurred travelling from Cornwall to Montreal, where I believe the trial was held, for all the things that he had to go through over this five-year period. It was a lot more than the financial cost, and I hope that you are going to be taking that into consideration, the travelling expenses and

[Traduction]

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je voudrais parler de l'affaire récente de Donald Kelso, un contrôleur aérien qui a connu une expérience très malheureuse sur une période de cinq ans. Vous devez très bien connaître cette affaire. M. Kelso était un contrôleur aérien anglophone qui a perdu son emploi à l'aéroport de Dorval à Montréal en 1976 sous prétexte qu'il ne parlait pas le français. On en a parlé dans les médias. J'ai découvert que M. Kelso avait accepté de suivre des cours de français mais qu'on avait refusé sa candidature parce qu'il n'avait pas réussi le test d'aptitude. Les experts en formation linguistique lui ont dit qu'il n'avait pas les aptitudes d'un candidat. A la suite de cela, M. Kelso a été inquiété et menacé par certains fonctionnaires, que je ne connais pas mais dont nous pourrions reparler lorsque vous m'aurez répondu. On l'a mis en demeure d'accepter, dans les deux jours, sous peine de renvoi, de quitter Dorval. Évidemment, c'était illégal, mais il lui a fallu cinq ans pour prouver que c'était illégal... le fait qu'il ait été renvoyé de son poste à Dorval. Il s'est adressé aux tribunaux, mais il lui a fallu cinq ans et il a fini par aboutir à la Cour suprême.

Bien sûr, la décision de la cour est basée sur la résolution conjointe de 1973 de la Chambre des Communes et du Sénat qui prévoit qu'aucun unilingue ne peut perdre son poste. Il est très bizarre que des fonctionnaires du ministère des Transports aient continué à menacer et à harceler un employé et à lui dire que s'il n'acceptait pas une mutation à un autre poste, on le congédierait. Évidemment, la résolution de 1973 ne s'applique qu'aux fonctionnaires fédéraux: elle ne s'applique pas au personnel de la Chambre des Communes ni des sociétés de la Couronne, donc c'est une résolution très faible. La Cour suprême a dit également que la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique interdit au gouvernement d'enlever un poste d'un fonctionnaire uniquement pour des raisons linguistiques.

Je sais que vous n'étiez pas le ministre responsable à l'époque, mais j'espère que vous avez passé un certain temps à examiner l'affaire. J'espère que la pratique n'existe plus, et j'espère que vous allez faire une enquête pour savoir comment cela a pu se produire, comment il se fait que quelqu'un ait dû faire face à des menaces et avoir recours aux tribunaux afin de garder son poste.

Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait que cela ait pu se produire? Avez-vous fait une enquête, et avez-vous envoyé une directive pour faire cesser cette pratique? Y a-t-il eu d'autres cas semblables à celui de M. Kelso? Il a eu le courage de contester le geste du gouvernement fédéral et il a eu gain de cause.

Il va, bien sûr, être question de rembourser les frais juridiques de M. Kelso et j'espère que l'on lui remboursera tous ses frais, sans parler des nombreuses autres dépenses supplémentaires qu'il a encourues en voyageant entre Cornwall et Montréal, où le procès a eu lieu, je crois, et pour toutes les épreuves qu'il a dû subir depuis cinq ans. J'espère que l'on tient compte du fait qu'il ne s'agissait pas que de coûts financiers. Il faut tenir compte des dépenses de voyage, sans parler de toutes les

[Text]

everything else that this man had to go through to fight the federal government on the way he was treated as an individual.

So, can you fill us in on just how this happened and whether you are agreed to a stop?

Mr. Pepin: I do not know what you want to accomplish but I know what I want to prevent. I want to prevent this from being blown on and becoming again a dramatic affair; and I suspect that you do not want the opposite. So if you do not want the opposite, then we will not . . .

Mr. McKenzie: Pardon me. What do you mean by "the opposite"?

Mr. Pepin: The opposite? That is making the Kelso case into a big monstrous affair again that might become quite heated.

Mr. McKenzie: Me make it into a monstrous affair?

Mr. Pepin: No, no. I suspect you do not want to do that?

Mr. McKenzie: Oh, no. I do not want to see anything like this happen again.

Mr. Pepin: Okay. So would you help me in not going to the past and analyzing: did he or did he not accept to go into French, was he or was he not this or that or that? Would you accept the proposition I am going to make, which is that the department accepts the decision of the court in this matter and is trying to find an accommodation with Mr. Kelso.

It is extremely difficult, as you will easily gather, to operate unilingually in an airport where French is an official language. It is very, very difficult for a person to air control with the use of one language in an airport that uses two. So my department is trying to find an accommodation and I will keep you informed of what is happening. Hopefully the problem will be solved harmoniously.

Mr. McKenzie: Of course, there are other duties at air traffic control centres than bringing aircraft in for landing—and I am quite sure he could be used as an air traffic controller when they know that a number of aircraft are going to be brought in the English language—but there are other jobs for him in an air traffic control centre where you are not required to be fully bilingual. Are you saying you still have plans to try to have him removed from Dorval?

• 2205

Mr. Pepin: No, I am just saying that the department is trying to find an accommodation for the gentleman in question. I think you and I should give the department a bit of time to come to terms with him in an honourable fashion, and I will report to you. It seems to me that going back to what happened then, going back to the whole problem of French in the air and so on and so forth, with unions involved in it, would not be in the general interest.

Mr. McKenzie: That is a small part of it, the investigation into bilingual air traffic control. All three parties agreed that we would go along with whatever the commission came up

[Translation]

épreuves auxquelles M. Kelso a dû faire face afin de contester l'action du gouvernement fédéral à son égard.

Pourriez-vous donc nous dire comment cela s'est passé et si vous êtes d'accord qu'une telle situation ne devrait pas se reproduire à l'avenir?

M. Pepin: Je ne sais pas ce que vous voulez faire, mais je sais ce que je veux éviter. Je veux éviter que ce cas devienne de nouveau une question très dramatique. Je soupçonne que vous ne voulez pas le contraire. Si c'est le cas, nous n'allons pas . . .

M. McKenzie: Excusez-moi. Que voulez-vous dire par «le contraire»?

M. Pepin: Le contraire? Le contraire serait de donner des proportions énormes à l'affaire qui pourrait devenir très passionnée.

M. McKenzie: Vous dites que moi je vais faire en sorte que la situation prenne des proportions énormes?

M. Pepin: Non, non, je crois que vous ne voulez pas cela.

M. McKenzie: Non. Je ne veux pas que cela se reproduise.

M. Pepin: D'accord. Donc, vous êtes d'accord que l'on ne devrait pas examiner le passé pour analyser si oui ou non il a accepté de travailler en français ou si oui ou non il était comme ceci ou comme cela? Voulez-vous accepter la déclaration suivante? Le Ministère accepte la décision de la cour et essaie de trouver un accommodement avec M. Kelso.

Il est extrêmement difficile, et vous l'admettez sans peine, de travailler uniquement en anglais dans un aéroport où le français est une langue officielle. Il est très difficile pour un contrôleur aérien qui ne connaît qu'une langue de travailler dans un aéroport où s'utilisent deux langues. Mon Ministère essaie de trouver une solution et je vais continuer à vous tenir au courant de ce qui se passe. J'espère que nous trouverons un arrangement satisfaisant.

M. McKenzie: Bien sûr, il y a d'autres fonctions au centre de contrôle du trafic aérien que de faire atterrir les aéronefs. Je suis certain que M. Kelso pourrait travailler comme contrôleur de trafic aérien lorsque l'on sait qu'un certain nombre d'avions vont atterrir «en anglais». Il existe certes d'autres emplois pour lui, dans un centre de contrôle du trafic aérien, où il n'est pas nécessaire d'être tout à fait bilingue. Est-ce que vous me dites que vous avez toujours l'intention de la déplacer de Dorval?

M. Pepin: Non. Je dis simplement que le Ministère tente de trouver un accommodement avec le monsieur en question. Nous devrions donner au ministère quelque temps afin de résoudre la question de façon satisfaisante pour tous. Je vous tiendrai au courant. Il me semble que revenir sur le passé, surtout sur la question du français dans l'air et ainsi de suite, qui met en cause les syndicats, ne serait pas dans l'intérêt public.

M. McKenzie: L'enquête sur le contrôle aérien bilingue ne constitue qu'une infime partie de la question. Les 3 partis ont convenu de suivre toute recommandation de la commission et

[Texte]

with and we have accepted that. But that is not the issue here. Who directed these officials to harass this man? Have you investigated that part of it to make sure there is not a repeat of that? And what are you doing in your department with unilingual English or unilingual French employees who are not capable of learning the other language?

Mr. Pepin: I tried to convince you not to go into the thing in depth tonight. Harassment is something that obviously the department cannot accept. There was a decision and, as you said, all parties agreed to that decision; and those were the consequences of it—that a number of unilingual . . .

Mr. McKenzie: That was air traffic control. You know I am not talking about air traffic control. We are talking about an individual's being harassed and threatened if he did not accept a transfer, when the very government that was threatening him had laws saying you cannot remove an employee from his position. That is what we are talking about. We are not talking about whether an airplane should be brought down in one language or the other. You know that is not what I am discussing here.

Mr. Pepin: Others accepted the transfers. They were compensated for the disadvantage of it. But I understand that Mr. Kelso did not, and preferred to sue.

Mr. McLeish: would you like to talk about it? I was hoping not to go into the thing, but . . .

Mr. McLeish: Mr. Chairman, Mr. Pepin, you are quite correct in stating that he was offered the same opportunity as approximately 70 other controllers who chose to leave Montreal and to be transferred to other units across the country, and these gentlemen were all compensated for their move. Mr. Kelso chose not to move, for personal reasons. We attempted to find an accommodation with him, and we thought we had done so, which resulted in his being transferred to the training institute at Cornwall, where he has been very usefully employed and doing good work for the last approximately four years. He elected to go through the courts in order to test the legality of whether or not he could be removed from the centre. As you so correctly stated, the Supreme Court indicated that in law his removal from the centre was not justified. The decision has indicated to us that we must find administrative arrangements to continue to employ him, ones that would be satisfactory to him and to us. We are in the process of discussing possible administrative arrangements with him at this time.

Mr. McKenzie: Are you saying you were not aware of the 1973 resolution and you were not aware of the Public Service Staff Relations Act prohibiting you from forcing an individual to go to another position if he said he wanted to stay? There is a resolution, there is an act, saying you cannot force him to move. Were you not aware of that at the time?

• 2210

Mr. McLeish: Yes, we certainly were aware of it and so was he, and we attempted at that time to come to a compromise

[Traduction]

nous l'avons acceptée. Mais là n'est pas la question. Qui a autorisé ces fonctionnaires à harceler cette personne? Avez-vous fait enquête afin de vous assurer que cet incident ne se reproduise pas? Que fait votre ministère avec les employés unilingues anglais ou français qui ne peuvent pas apprendre l'autre langue?

M. Pepin: J'ai essayé de vous convaincre de ne pas rouvrir toute la question ce soir. Le harcèlement est évidemment une chose que le ministère ne peut pas accepter. Une décision a été prise et, comme vous l'avez signalé, tous les partis l'ont approuvée. Les conséquences de cette décision étaient qu'un certain nombre d'employés unilingues . . .

M. McKenzie: Vous parlez de contrôle du trafic aérien. Vous savez que ce n'est pas là l'objet de ma question. Je parle d'une personne harcelée et menacée car elle ne voulait pas accepter une mutation tandis que l'auteur même de ces menaces, le gouvernement, était lié par des lois qui l'empêchent de congédier un employé. Voilà l'objet de ma question. Nous ne parlons pas du contrôle aérien dans une langue ou une autre. Vous savez très bien qu'il ne s'agit pas du tout de cela.

M. Pepin: D'autres ont accepté les mutations et on reçu des indemnités pour les inconvénients. Toutefois, je crois savoir que M. Kelso n'a pas accepté et a préféré poursuivre en justice.

Monsieur McLeish, vous voulez en parler? J'espérais ne pas relancer la discussion, mais . . .

M. McLeish: Monsieur le président, monsieur Pepin, vous avez tout à fait raison de dire qu'on lui a offert les mêmes chances qu'à environ 70 autres contrôleurs qui ont choisi de quitter Montréal et d'être mutés à d'autres unités au Canada. Ils ont tous été défrayés des coûts de déplacement. Monsieur Kelso a choisi de ne pas se déplacer pour des raisons personnelles. Nous avons tenté de nous adapter à son choix et nous avons cru réussir, ce qui a résulté en sa mutation à l'Institut de formation à Cornwall où il est très bien employé et où il a travaillé pendant environ 4 ans. Il a opté d'intenter un procès afin de déterminer la légalité de son déplacement du centre. Comme vous l'avez bien dit, la Cour suprême a jugé son déplacement non justifié. Cette décision nous indique qu'il faut trouver des arrangements administratifs quant à son emploi qui soient satisfaisants pour lui et pour nous. Nous sommes en communication, justement, avec lui au sujet des arrangements éventuels.

M. McKenzie: Est-ce que vous me dites que la résolution de 1973 ainsi que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique vous étaient inconnues? Ces lois vous empêchent d'obliger un individu d'accepter une mutation à un autre poste contre son gré. Voilà, une résolution et une loi vous interdisent de lui imposer ce déplacement. Ne le saviez-vous pas alors?

M. McLeish: Oui, il est certain que nous étions au courant et lui aussi, à ce moment-là, nous avons essayé d'en arriver

[Text]

with him as to the type of employment which he could undertake, which would suit him personally and also suit us as managers of the system, because we were converting to a bilingual system where it is not possible to have a unilingual controller working in that circumstance. You cannot have a unilingual controller with airplanes flying in at the rate that they do, and suddenly when there is a francophone pilot coming on the air, try to switch from one controller to another. That is not acceptable.

Mr. McKenzie: What is Mr. Kelso doing at Dorval now?

Mr. McLeish: Mr. Kelso has been employed at the training institute at Cornwall for, I have forgotten whether it is three years or four years, and has been training air traffic controllers at the training institute at Cornwall.

Mr. McKenzie: Well, is he not back at Dorval?

Mr. McLeish: At the present time, Mr. Kelso is at Dorval, but at the present moment we have not agreed and he has not agreed as to the type of employment that would be suitable to him.

Mr. McKenzie: Well, I asked you what . . .

The Chairman: Two minutes, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you.

Mr. McLeish: He is not being employed as an air traffic controller in the centre working the control position, because he is no longer certified to control.

Mr. McKenzie: I asked you what he is doing at Dorval now. Are you assigning him some kind of duties other than bringing down aircraft to land? What does he do? Does he just go there and sit there in a chair for eight hours? What is he doing there?

Mr. McLeish: In effect, that is what is happening.

Mr. McKenzie: You have him . . .

Mr. McLeish: In effect that is what is happening. The Supreme Court decision has put us in that position. We are at present discussing with him administrative arrangements that will be suitable to him and to us.

Mr. McKenzie: Do you feel he is going to accept the move? Do you want him to go back to Dorval or go to Winnipeg?

Mr. McLeish: No, we would be willing to employ him at Dorval in certain types of non-operational positions where the French language is not at issue. We would be prepared to employ him at Cornwall and we are discussing with him which alternatives he would prefer.

Mr. McKenzie: So as it stands right now, if he does not agree to any of this, he can sit there until he retires?

Mr. McLeish: Well, not sit there; he will be gainfully employed.

Mr. McKenzie: Well, then, you could . . .

Mr. McLeish: . . . but not as an active, operational controller.

Mr. McKenzie: No, but you are finding employment . . .

Mr. McLeish: We are finding employment for him.

[Translation]

avec lui à un compromis quant au genre de poste qu'il pourrait occuper, poste qui lui conviendrait personnellement et qui nous conviendrait également à titre de gestionnaires du système. C'est parce que nous étions en train de convertir le système en système bilingue qu'il était impossible de garder un contrôleur unilingue. Étant donné le rythme d'arrivée des avions, on ne peut avoir un contrôleur unilingue qui va essayer de céder sa place à un autre contrôleur lorsqu'un pilote francophone arrive. Cela est inacceptable.

M. McKenzie: Que fait M. Kelso maintenant à Dorval?

M. McLeish: M. Kelso a travaillé à l'institut de formation à Cornwall, je ne sais plus si c'est pendant trois ans ou quatre ans, et il a formé des contrôleurs aériens à l'institut de formation de Cornwall.

M. McKenzie: Eh bien, n'est-il pas de retour à Dorval?

M. McLeish: M. Kelso est à Dorval à l'heure actuelle, mais pour le moment nous ne nous sommes pas entendus avec lui sur le genre d'emploi qui lui conviendrait.

M. McKenzie: Je vous ai demandé . . .

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci.

M. McLeish: Il ne travaille pas comme contrôleur aérien au centre car il n'est plus accrédité comme contrôleur.

M. McKenzie: Je vous ai demandé ce qu'il fait maintenant à Dorval. Est-ce que vous lui avez donné des fonctions autres que le contrôle de l'atterrissage des avions? Que fait-il? Est-ce qu'il s'y rend pour s'asseoir dans une chaise pendant huit heures? Qu'est-ce qu'il y fait?

M. McLeish: En fait, c'est justement ce qui se passe.

M. McKenzie: Il s'y rend . . .

M. McLeish: Effectivement, c'est ce qui se passe. La décision de la Cour Suprême nous a mis dans cette position. À l'heure actuelle, nous discutons avec lui d'arrangements administratifs qui conviendraient à lui ainsi qu'à nous.

M. McKenzie: Croyez-vous qu'il va accepter le changement? Voulez-vous qu'il retourne à Dorval ou à Winnipeg?

M. McLeish: Non, nous serions prêts à l'employer à Dorval dans certains postes non-opérationnels où la langue française n'est pas requise. Nous serions prêts à l'employer à Cornwall; nous discutons avec lui de ses préférences.

M. McKenzie: Mais pour le moment, s'il refuse toutes les possibilités que vous lui offrez, il peut rester assis à ne rien faire jusqu'à sa retraite?

M. McLeish: Non, il ne restera pas à ne rien faire; il fera un travail rémunéré.

M. McKenzie: Alors, vous pourriez . . .

M. McLeish: Mais il ne sera pas contrôleur actif et opérationnel.

M. McKenzie: Non, mais vous cherchez un emploi . . .

M. McLeish: Nous allons lui trouver un emploi.

[Texte]

Mr. McKenzie: You are finding employment for him. That is what I am trying to find out.

Mr. McLeish: Yes, that is what we are doing.

Mr. McKenzie: There are other duties for him to perform at Dorval, for obvious reasons. That is an awful job to get you to say that.

Well, that is fine, and I hope you will communicate with me, Mr. Minister. You asked me to lay off this, I do not intend to lay off it, because apparently it is expanding into other areas under the federal jurisdiction, and I think . . .

Mr. Pepin: I want to be precise. I did not ask you to lay off; the record will demonstrate that. I asked you to give the department a bit of time to find the accommodation we are looking for.

Mr. McKenzie: You will have my co-operation on that. I will be hoping to hear from you in the near future.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. I want to thank the minister and his officials for their appearance and co-operation today and also thank all members.

The committee is adjourned until 9.45 a.m. Tuesday, March 31, 1981, when we shall resume consideration of the same votes under Transport. The Minister of Transport will be with us on that date.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

M. McKenzie: Vous allez lui trouver un emploi. C'est ce que j'essayais de déterminer.

M. McLeish: Oui, c'est ce que nous faisons.

M. McKenzie: Il y a d'autres fonctions qu'il pourraient assumer à Dorval, pour des raisons évidentes. J'ai eu beaucoup de difficultés à vous faire dire cela.

Enfin, c'est très bien; j'espère, monsieur le ministre, que vous allez entrer en communication avec moi. Vous m'avez demandé de laisser tomber cette question; je n'ai pas l'intention de la laisser tomber, car il paraît que cela s'étend à d'autres domaines de compétence fédérale, et je crois . . .

M. Pepin: Je vais être précis. Je ne vous ai pas demandé de laisser tomber la question; le procès-verbal le prouvera. Je vous ai demandé de laisser au ministère un peu de temps pour trouver un arrangement satisfaisant.

M. McKenzie: Je suis prêt à collaborer à ce niveau. J'espère avoir bientôt de vos nouvelles.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Je voudrais remercier le ministre et ses hauts fonctionnaires de leur comparution et de leur collaboration aujourd'hui; je voudrais également remercier tous les membres du Comité.

La séance est levée jusqu'à 9 h 45 le mardi 31 mars 1981, lorsque nous reprendrons l'étude des mêmes crédits sous la rubrique Transports. Le ministre des Transports sera alors présent.

La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-13"

APPENDICE «TRPT-13»

SUMMARYSOMMAIREBranch Line Rehabilitation ProgramProgramme de réhabilitation des lignes secondaires

Work in progress on	3,078 miles	Travail en cours sur	3,078 milles
Of which completed at end of 1980	533 miles	Dont seront complétées à la fin de 1980	(533) milles
Additional eligible lines awaiting start of work	2,597 miles	Lignes additionnelles éligibles qui attendent le début de travaux	2,597 milles
Total Branch Lines eligible for Rehabilitation program	5,675 miles	Total des lignes secondaires éligibles pour le programme de réhabilitation	5,675 milles
Total dollars spent 1977-1980	\$ 240 million	Montant d'argent dépensé entre 1977-1980	\$ 240 millions
For Equipment	\$ 57 million	Pour l'équipement	\$ 57 millions
For on Line Work	\$ 177 million	Pour du travail sur les lignes	\$ 177 millions
For Advance Materials and miscellaneous	\$ 6 million	Pour du matériel acheté à l'avance et divers autres items	\$ 6 millions
Total 10 year program	\$ 700 million	Total des fonds pour les 10 ans du programme	\$ 700 millions

BRANCH LINE REHABILITATION PROGRAM

LINES UNDER REHABILITATION OR COMPLETED DURING THE PERIOD
SEPTEMBER, 1977 TO MARCH, 1981

NOTE: All costs and mileages are subject to final audit and verification by the CTC.

Subdivision	Miles Involved	From Mile	—	To Mile	Cost—Accumulated (Actual/ Estimated) to end of 1980/81
<u>CNR</u>					
Alliance (Alta)	16.1	43.6	—	59.2	\$ 1,147,000
Amiens (Sask)	25.9	49.1	—	75.0	428,000
Athabasca (A)	72.8	20.3	—	93.1	3,095,000
Battleford (S)	7.8	0.0	—	7.8	579,000
Big River (S)	56.5	0.0	—	56.5	94,000
Blaine Lake (S)	116.5	0.0	—	116.5	8,730,000
Bolney (S)	15.7	0.0	—	15.7	1,462,000 complete
Brooksby (S)	51.1	0.0	—	51.1	7,481,000 27.6 miles complete
Carman (Man)	—		bridges		1,004,000
Chelan (S/M)	31.3	28.8	—	60.1	551,000
Conquest (S)	94.3	0.0	—	94.3	11,209,000
Cromer (S)	52.8	75.8	—	128.6	845,000
Cudworth (S)	38.2	38.8	—	77.0	4,453,000
Glenavon (S)	88.6	0.0	—	88.6	152,000
Elrose (S)	104.2	0.0	—	104.2	8,784,000
Gravelbourg (S)	57.3	47.3	—	104.6	817,000
Herchmer (M)	183.9	326.1	—	509.9	15,873,000
Lewvan (S)	58.3	49.0	—	107.3	971,000
Mantario (S)	43.8	0.0	—	43.8	2,608,000 complete
Meskanaw (S)	1.9	0.0	—	1.9	116,000
Miami (M)	0.7	0.0	—	0.7	152,000
Paddockwood (S)	22.2	1.7	—	23.9	1,682,000
Preeceville (S/M)	70.6	0.0	—	72.7	10,557,000 65.3 miles complete
Rhein (S)	24.8	13.0	—	37.8	1,895,000
Robinhood (S)	69.7	0.0	—	69.7	1,394,000
St. Brieux (S)	52.2	0.0	—	52.2	7,550,000 complete except final surfacing
Tonkin (S)	1.3	47.7	—	49.0	145,000
Turtleford (S)	77.0	0.0	—	77.0	5,271,000
CNR—TOTAL	1,449.9				\$ 99,045,000

PROGRAMME DE RÉHABILITATION DES LIGNES SECONDAIRES

LIGNES EN VOIE D'ÊTRE RÉHABILITÉES OU COMPLÉTÉES PENDANT LA PÉRIODE DE
SEPTEMBRE 1977 À MARS 1981

NOTE: Tous les coûts et millage sont sujets à une vérification finale par la CCT.

Subdivision	Milles impliqués	Du mille	—	Au mille	Coût—Accumulé (vrai/estimé) à la fin de 1980/81
<u>CNR</u>					
Alliance (Alta)	16.1	43.6	—	59.2	\$ 1,147,000
Amiens (Sask)	25.9	49.1	—	75.0	428,000
Athabasca (A)	72.8	20.3	—	93.1	3,095,000
Battleford (S)	7.8	0.0	—	7.8	579,000
Big River (S)	56.5	0.0	—	56.5	94,000
Blaine Lake (S)	116.5	0.0	—	116.5	8,730,000
Bolney (S)	15.7	0.0	—	15.7	1,462,000 complétés
Brooksby (S)	51.1	0.0	—	51.1	7,481,000 27.6 milles complétés
Carman (Man)	—		ponts		1,004,000
Chelan (S/M)	31.3	28.8	—	60.1	551,000
Conquest (S)	94.3	0.0	—	94.3	11,209,000
Cromer (S)	52.8	75.8	—	128.6	845,000
Cudworth (S)	38.2	38.8	—	77.0	4,453,000
Glenavon (S)	88.6	0.0	—	88.6	152,000
Elrose (S)	104.2	0.0	—	104.2	8,784,000
Gravelbourg (S)	57.3	47.3	—	104.6	817,000
Herchmer (M)	183.9	326.1	—	509.9	15,873,000
Lewvan (S)	58.3	49.0	—	107.3	971,000
Mantario (S)	43.8	0.0	—	43.8	2,608,000 complétés
Meskanaw (S)	1.9	0.0	—	1.9	116,000
Miami (M)	0.7	0.0	—	0.7	152,000
Paddockwood (S)	22.2	1.7	—	23.9	1,682,000
Preeceville (S/M)	70.6	0.0	—	72.7	10,557,000 65.3 milles complétés
Rhein (S)	24.8	13.0	—	37.8	1,895,000
Robinhood (S)	69.7	0.0	—	69.7	1,394,000
St. Brieux (S)	52.2	0.0	—	52.2	7,550,000 complétés sauf pour la surface finale.
Tonkin (S)	1.3	47.7	—	49.0	145,000
Turtleford (S)	77.0	0.0	—	77.0	5,271,000
CNR—TOTAL	1,449.9				\$ 99,045,000

BRANCH LINE REHABILITATION PROGRAM

LINES UNDER REHABILITATION OR COMPLETED DURING THE PERIOD
SEPTEMBER, 1977 TO MARCH, 1981

NOTE: All costs and mileages are subject to final audit and verification by the CTC.

Subdivision	Miles Involved	From Mile	—	To Mile	Cost—Accumulated (Actual/ Estimated) to end of 1980/81	
CP Rail						
Altawan (S)	66.8	0.0	—	66.8	\$ 5,543,500	
Amulet (S)	32.4	0.0	—	32.4	822,500	
Arcola (S)	—		bridge		44,000	
Assiniboia (S)	64.6	51.0	—	111.1	4,093,800	64.6 miles complete
Bulyea (S)	86.4	0.0	—	86.4	8,320,700	
Cardston (A)	30.2	0.0	—	30.2	1,922,900	
Coronation (S)	47.5	69.0	—	116.5	2,011,800	
Empress (S)	23.6	88.21	—	111.8	812,600	
Expanse (S)	64.8	0.0	—	65.2	3,150,000	complete
Fife Lake (S)	—		culverts		2,000	
Glenboro (M)	139.0		bridge and culverts		1,866,400	
Irricana (A)	36.9	0.0	—	36.9	2,870,700	
Kerrobert (S)	102.5	0.0	—	102.5	700,000	
Kisbey (S)	—		bridges		13,000	
Lacombe (A)	71.3	0.0	—	71.3	4,894,200	
La Rivière (M)	56.0	55.0	—	111.0	637,400	
Lloydminster (A)	104.3	0.0	—	104.3	1,460,400	
Lomond (A)	46.0	0.0	—	46.0	2,984,700	
Macleod (A)	5.0		bridge and ties		199,000	
Napinka (M)	4.0	17.0	—	21.0	892,500	(includes bridges in other sections)
Neudorf (S)	—		bridge		88,000	
Notukeu (S)	50.0	0.0	—	50.0	751,250	
Reford (S)	—		replace Diamond, mile	36.6	60,000	
Shaunavon (S)	118.2	0.0	—	118.2	9,511,500	82 miles completes
Stirling (A)	84.0	0.0	—	84.0	2,042,400	
Tisdale (S)	131.7	0.0	—	131.7	5,278,000	67 miles complete
Vanguard (S)	27.0	7.7	—	34.7	2,521,200	
Vegreville (A)	—		connection		33,000	complete
White Fox (S)	73.4	0.0	—	73.4	3,744,000	complete
Willingdon (A)	83.3	56.6	—	139.9	4,909,000	
CP Rail TOTAL	1,548.9				\$ 72,180,450	

PROGRAMME DE RÉHABILITATION DES LIGNES SECONDAIRES

LIGNES EN VOIE D'ÊTRE RÉHABILITÉES OU COMPLÉTÉES PENDANT LA PÉRIODE DE
SEPTEMBRE 1977 À MARS 1981

NOTE: Tous les coûts et millage sont sujets à une vérification finale par le CCT.

Subdivision	Milles impliqués	Du mille	—	Au mille	Coût—Accumulé (vrai/estimé) à la fin de 1980/81
CP Rail					
Altawan (S)	66.8	0.0	—	66.8	\$ 5,543,500
Amulet (S)	32.4	0.0	—	32.4	822,500
Arcola (S)	—		pont		44,000
Assiniboia (S)	64.6	51.0	—	111.1	4,093,800 64.6 milles complétés
Bulyea (S)	86.4	0.0	—	86.4	8,320,700
Cardston (A)	30.2	0.0	—	30.2	1,922,900
Coronation (S)	47.5	69.0	—	116.5	2,011,800
Empress (S)	23.6	88.21	—	111.8	812,600
Expanse (S)	64.8	0.0	—	65.2	3,150,000 complétés
Fife Lake (S)	—		ponceaux		2,000
Glenboro (M)	139.0		ponts et ponceaux		1,866,400
Irricana (A)	36.9	0.0	—	36.9	2,870,700
Kerrobot (S)	102.5	0.0	—	102.5	700,000
Kisbey (S)	—		ponts		13,000
Lacombe (A)	71.3	0.0	—	71.3	4,894,200
La Rivière (M)	56.0	55.0	—	111.0	637,400
Lloydminster (A)	104.3	0.0	—	104.3	1,460,400
Lomond (A)	46.0	0.0	—	46.0	2,984,700
Macleod (A)	5.0		pont et traverses		199,000
Napinka (M)	4.0	17.0	—	21.0	892,500 (incluent des ponts dans d'autres sections)
Neudorf (S)	—		pont		88,000
Notukeu (S)	50.0	0.0	—	50.0	751,250
Reford (S)	—		remplace Diamond, mille	36.6	60,000
Shaunavon (S)	118.2	0.0	—	118.2	9,511,500 82 milles complétés
Stirling (A)	84.0	0.0	—	84.0	2,042,400
Tisdale (S)	131.7	0.0	—	131.7	5,278,000 67 milles complétés
Vanguard (S)	27.0	7.7	—	34.7	2,521,200
Vegreville (A)	—		connection		33,000 complétés
White Fox (S)	73.4	0.0	—	73.4	3,744,000 complétés
Willingdon (A)	83.3	56.6	—	139.9	4,909,000
CP—Rail TOTAL	1,548.9				\$ 72,180,450

BRANCH LINE REHABILITATION PROGRAM

LINES UNDER REHABILITATION OR COMPLETED DURING THE PERIOD
SEPTEMBER, 1977 TO MARCH, 1981

Subdivision	Miles Involved	From Mile	—	To Mile	Cost—Accumulated (Actual/ Estimated) to end of 1980/81
NAR					
Barrhead	26.5	0.0	—	26.5	\$ 4,837,600 complete
Peace River	<u>53.1</u>	<u>60.6</u>	—	113.7	<u>420,500</u>
NAR					
Sub-Total	79.6				\$ 5,258,100
Miscellaneous					<u>\$ 1,074,000</u>
TOTAL					
ALL RAILWAYS	3,078.4				\$ 177,557,550

PROGRAMME DE RÉHABILITATION DES LIGNES SECONDAIRES

LIGNES EN VOIE D'ÊTRE RÉHABILITÉES OU COMPLÉTÉES PENDANT LA PÉRIODE DE
SEPTEMBRE 1977 À MARS 1981

Subdivision	Milles impliqués	Du mille	—	Au mille	Coût—Accumulé (vrai/estimé) à la fin de 1980/81
NAR					
Barrhead	26.5	0.0	—	26.5	\$ 4,837,600 complétés
Peace River	53.1	60.6	—	113.7	420,500
NAR Total	79.6				\$ 5,258,100
Divers					\$ 1,074,000
TOTAL TOUS LES CHEMINS DE FER	3,078.4				\$ 177,557,550



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 3:30 p.m.

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation, Administration, Department of Transport.

At 8:00 p.m.

From the Department of Transport:

Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;

Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

A 3 h 30 de l'après-midi

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports.

A 8 heures du soir

Du ministère des Transports:

M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;

M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface.

1 CANADA PARLIAMENT
2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Tuesday, March 31, 1981

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le mardi 31 mars 1981

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1981-82
Votes 1 and 5—Departmental Administration
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1981-1982
Crédits 1 et 5—Programme de
l'administration centrale sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Jean-Luc Pepin,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

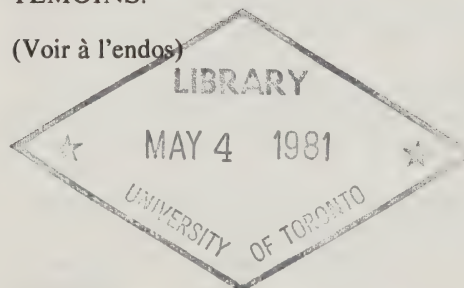
L'honorable Jean-Luc Pepin,
ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Messrs.

Bockstael

Campbell (*LaSalle*)

Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)

Ellis

Fisher

Harquail

Hovdebo

Mayer

Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messieurs

McDermid

McKenzie

McRae

Murta

Oberle

Parker

Penner

Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, March 31, 1981:

Mr. Hovdebo replaced Mr. Benjamin;

Mr. McDermid replaced Mr. McKnight;

Mr. Mayer replaced Mr. Forrestall;

Mr. Parker replaced Mr. Skelly.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 31 mars 1981:

M. Hovdebo remplace M. Benjamin;

M. McDermid remplace M. McKnight;

M. Mayer remplace M. Forrestall;

M. Parker remplace M. Skelly.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 31, 1981
(40)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, the Acting Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKenzie, Murta, Oberle and Turner.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Gass and McKnight.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated February 26, 1981, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1982 (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24*).

By unanimous consent, the Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Chairman assumed the Chair.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(41)

The Standing Committee on Transport met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Harquail, Hovdebo, Mayer, McDermid, Parker and Turner.

Other Members present: Miss Coline Campbell (*South West Nova*), Messrs. Crosbie (*St. John's West*) and McCain.

Appearing: The Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister; Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration; Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. Roger J. Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated February 26, 1981, relating to the Main Esti-

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MARS 1981
(40)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 10 heures sous la présidence de M. Deniger (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Harquail, Mayer, Mazankowski, McDermid, McKenzie, Murta, Oberle et Turner.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Gass et McKnight.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Du consentement unanime, le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le président prend place au fauteuil.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

À 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR
(41)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Harquail, Hovdebo, Mayer, McDermid, Parker et Turner.

Autres députés présents: M^{lle} Coline Campbell (*South West Nova*), MM. Crosbie (*Saint-Jean-Ouest*) et McCain.

Comparaît: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. Arthur Kroeger, sous-ministre; M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens; M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime; M. Roger J. Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du 26 février 1981 portant sur le Budget principal pour l'année

mates for the fiscal year ending March 31, 1982. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, March 26, 1981, Issue No. 24*).

The Committee resumed consideration of Votes 1 and 5—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 10:01 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. Wednesday, April 1, 1981.

financière se terminant le 31 mars 1982 (*Voir procès-verbal du mardi 26 mars 1981, Fascicule n° 24*).

Le Comité reprend l'étude des crédits 1 et 5—Programme de l'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

À 22 h 1, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 1^{er} avril 1981, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 31, 1981

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982, Votes 1 and 5, Departmental Administration Program under Transport. As it was the wish of the members of the committee at our last two meetings, we shall consider these two votes together. Vote 1 deals with the operating expenditures and Vote 5 with the capital expenditures of the department.

I call Votes 1 and 5.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$69,786,400

Vote 5—Departmental Administration—Capital expendi-
tures—\$5,643,000

Le président suppléant (M. Deniger): Bienvenue, monsieur le ministre. Est-ce que vous pouvez nous présenter vos témoins?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Dans l'ordre habituel, MM. A. Kroeger, W. McLeish, R. Giroux et G. Sinclair.

Le président suppléant (M. Deniger): Étant donné que c'est la continuation des travaux de la semaine dernière, je ne pense pas que des remarques préliminaires sont nécessaires.

Monsieur Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, in the House last week I raised a couple of questions about the development of Prince Rupert. You undertook to look into the matter with NHB officials and to attempt to unusual the difficulties that seemed to have arisen. I wonder, Mr. Minister, if you could elaborate as to the progress you have made in regards to a resolution of that problem.

Mr. Pepin: First, they are meeting this morning. The National Harbours Board chairman and his officers and the grain consortium are meeting this morning, and hopefully they will settle the difficulties that we are confronted with.

Mr. Mazankowski: You did say that the consortium, in your view, has given a wider definition to the sharing formula by the federal government. I wonder if you could elaborate on just what you mean by that.

Mr. Pepin: Mr. Mazankowski, I will try not to hamper the discussions that will take place this morning, but there is one point that causes difficulties and it may be that you can help us. It has to do with the difference between the memorandum of understanding of July, 1979 and the memorandum of agreement of October, 1980. Apparently, at the time of the memorandum of understanding, the choice was not made yet between the two locations which were considered at the time,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 31 mars 1981

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deniger): Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982, crédits 1 et 5 du Programme de l'administration centrale du ministère des Transports. Comme les membres en avaient exprimé le désir au cours de nos deux dernières réunions, nous étudierons ces deux crédits ensemble. Le crédit 1 porte sur les dépenses de fonctionnement et le crédit 5 sur les dépenses en capital du ministère.

Je mets en délibération les crédits 1 et 5.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale, Dépenses de fonction-
nement . . . \$69,786,400

Crédit 5—Administration centrale, Dépenses en capi-
tal . . . \$5,643,000

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Welcome, Mr. Minister. Can you introduce your witnesses?

Hon. Jean-Luc Pepin (Minister of Transport): In the habitual order, Mr. A. Kroeger, Mr. W. McLeish, Mr. R. Giroux and Mr. G. Sinclair.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Since this is the continuation of last week's meeting, I do not think that an opening statement is necessary.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la semaine dernière en Chambre, j'ai posé quelques questions au sujet du développement de Prince Rupert. Vous vous êtes engagé à étudier la question avec les représentants du CPN afin d'essayer de régler les difficultés qui semblent se manifester. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire où en sont vos démarches pour trouver une solution à ce problème.

M. Pepin: D'abord, le président du Conseil des ports nationaux et ses collaborateurs rencontrent ce matin le consortium du grain et nous espérons qu'ils pourront régler les difficultés auxquelles nous faisons face.

M. Mazankowski: Vous avez dit que, selon vous, le consortium avait donné une interprétation plus large de la formule de partage du gouvernement fédéral. Pourriez-vous préciser?

M. Pepin: Monsieur Mazankowski, je ne veux pas nuire aux discussions qui auront lieu ce matin, mais il y a un aspect qui nous pose des difficultés et peut-être que vous pourriez nous aider. Cela procède de la différence entre le protocole d'entente de juillet 1979 et l'accord d'octobre 1980. Il semble que lors de la signature du protocole d'entente, on n'avait pas encore fait de choix entre les deux emplacements envisagés à l'époque, soit l'île Ridley et *Casey Point*, et l'allusion aux

[Text]

namely Ridley Island and Casey Point, and the reference to caissons you made in the House of Commons apparently applied to the Casey Point possibility. This was where caissons might have been needed to protect the foundation of the elevator to be. I understand that once the choice was made, once Ridley Island was selected as the location for the grain terminal, the caissons possibility was abandoned and it is not found in the memorandum of agreement of October, 1980.

• 1005

So the problem seems to be how one goes about interpreting site preparation and filling and that sort of thing, and that is the discussion they are going to have this morning.

Mr. Mazankowski: But is it not true, Mr. Minister, that if the site of the elevator were relocated somewhat, the caissons would not be necessary, and indeed it is the NHB that is in effect dictating the location of the elevators?

Mr. Pepin: There seems to be some difference and I do not want to belabour them on that, too. Some expressed the view that the choice of the site was one the consortium made that the National Harbours Board simply accepted. Mention was made of the fact that this depression was known by the grain consortium throughout the times, and so on and so forth. But the discussion is going to take place today and hopefully what the difficulty is will be ironed out.

I will keep in touch with you on it because I know how interested you are in the subject and you know how interested I am in the subject. Nobody wants to do anything that might hamper the final success of this venture.

Mr. Mazankowski: Well, I will take you at your word, Mr. Minister, and I am sure we will have an opportunity to exchange views and comments on the matter. I hope it will be resolved, because I think the memorandum of understanding, which was negotiated after fairly intensive discussions in attempting to foresee any problems or obstacles that may arise, I think the spirit and indeed the intent of that memorandum of understanding should indeed be carried out. I would hope the government would not be seen as reneging on its responsibilities and obligations in that regard.

Mr. Pepin: I do not think blame should be put on anybody officially at this moment. The National Harbours Board feels that commitments were made in full knowledge of the situation by the consortium. I understand the National Harbours Board has moved ahead to suggest a number of things to the consortium, but the difference, the margin of financial interests, of monetary interests, is put pretty wide still, so hopefully it can be reduced today.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you are aware, this meeting was to have dealt with broader policy questions and I did bring in the Prince Rupert issue. It is somewhat specific. It has ...

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It has a broad ...

Mr. Mazankowski: ... broad implications in terms of national policy. I would like to go on to another subject.

There have been ongoing considerations by Transport Canada, the air administration, with respect to the establishment of the air authority concept. Would you tell the commit-

[Translation]

caissons que vous avez faite en Chambre s'appliquait apparemment à l'emplacement de *Casey Point*. C'est là où il aurait peut-être fallu des caissons pour protéger la fondation du nouvel élévateur. Je crois savoir qu'une fois le choix arrêté sur l'île Ridley, comme emplacement pour le terminal du grain, on a laissé tomber la possibilité des caissons que l'on ne retrouve plus dans l'accord d'octobre 1980.

Cela semble donc poser des problèmes au chapitre de l'interprétation de la préparation d'un emplacement, du remblayage et ainsi de suite, et c'est sur cela que portera leur discussion de ce matin.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, n'est-il pas vrai que les caissons ne seraient pas nécessaires si l'on trouvait un nouvel emplacement pour l'élévateur et que c'est en fait le CPN qui en dicte le choix?

M. Pepin: Il semble qu'il y ait une certaine différence, et je ne voudrais pas m'acharner là-dessus en plus. Certains prétendent que c'est le consortium qui a choisi l'emplacement et que le Conseil des ports nationaux l'a simplement accepté. On a aussi mentionné le fait que le consortium du grain était au courant de cette dépression depuis longtemps et ainsi de suite. Toutefois, la discussion a lieu aujourd'hui et espérons que la difficulté sera réglée.

Je vous tiendrai au courant, car je sais l'intérêt que vous portez à l'affaire et vous connaissez également le mien. Personne ne voudrait faire quoi que ce soit qui puisse nuire au succès final de cette entreprise.

M. Mazankowski: Ma foi, je prends votre parole, monsieur le ministre, et je suis sûr que nous aurons l'occasion d'y revenir. J'espère que l'on résoudra les problèmes, car je pense que l'on devrait respecter l'esprit et l'intention de ce protocole d'entente auquel on est parvenu après de longues discussions visant à prévoir tout problème ou obstacle qui pourrait se présenter. J'espère que le gouvernement ne se désistera pas face à ses responsabilités et obligations à ce chapitre.

M. Pepin: Officiellement, pour l'instant, je ne pense pas que l'on devrait blâmer qui que ce soit. Le Conseil des ports nationaux pense que le consortium a pris ses engagements en pleine connaissance de cause. Je crois savoir que le Conseil a proposé un certain nombre de suggestions au consortium, mais la différence, la marge d'intérêts financiers, l'intérêt monétaire, est toujours assez grande; espérons qu'elle sera réduite aujourd'hui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, comme vous le savez, cette réunion devait porter sur les questions de politique d'ensemble, et j'ai soulevé la question de Prince Rupert qui est plutôt particulière. Elle a ...

Le président suppléant (M. Deniger): Elle a de vastes ...

M. Mazankowski: ... de vastes répercussions au chapitre de la politique nationale. Je voudrais passer à un autre sujet.

Depuis un certain temps, Transports Canada, l'administration aérienne, envisage sérieusement d'établir une commission aérienne. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire si vous

[Texte]

tee, Mr. Minister, what your plans are in terms of either proceeding or deferring on the airport management concept which is summarized in the Hagglund Task Force.

• 1010

Mr. Pepin: Well, speaking bluntly, clearly, we had a first try at it at a cabinet committee meeting and a number of difficulties were identified. Some of them presumably had to do with a misunderstanding that had developed around this project. We are aware that some municipalities, for example, are very much afraid that this might mean more expenses for themselves. So, the department has continued to refine the concept. One way it can be refined is by choosing a number of airports of certain size, certain magnitude, certain volume where the concept could be applied first in order not to give the impression that this is something that will be applied in all of the hundreds of airports across the land. In small localities, for example, in smaller areas, you may not find—I have had this opinion expressed to me by a number of ministers in Quebec and the Atlantic provinces—the personnel, the people, to concentrate on the administration of these airports.

Let me belabour it a little bit. Some people say that in some of these small localities you need people to administer the municipality, you need people to administer the school system, and there are not enough people dedicated, willing and eager to participate, to administer airports.

Mr. Mazankowski: What is your own personal view, Mr. Minister?

Mr. Pepin: I am very much in favour of the airport management system, and for the same reasons as you were. I feel that it is not possible for a department and for a minister to be involved in all those matters relevant to local administration, be it the status of limousines in Montreal and Toronto, or the development of a parkway in airport XYZ and so on and so forth. So I believe, as you did, that there is a horizontal division of labour here and some of these things which are really of local importance should be attended to by local people, and then the department and the minister could reserve their time, attention and energy to matters really having to do with the running of the system itself, and on a national basis, not on a local basis. So, I am very much in favour of that. There is some opposition to it. Some people are afraid that those airports might not be properly managed.

They are also afraid that it might lead to a diminution of the federal presence in these areas, and members of Parliament are all in favour of that. So, we are trying to find the compromises that might make it acceptable and I repeat, perhaps the right way is to start by identifying the number of airports where this could be done and more or less test the system on those airports. Perhaps Mr. McLeish has something to add.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, that is a logical course to follow. Has your department pursued the possibility of establishing three or four centres to be used as test centres? I know that the Calgary airport authority, which is a very progressive

[Traduction]

prévoyez exécuter ou remettre à plus tard ce concept de commission aérienne résumé par la commission Hagglund.

M. Pepin: Bien, je vous répondrai simplement et clairement que nous l'avons étudié la première fois lors d'une réunion du comité du Cabinet et nous avons pu déceler certains problèmes. Certains de ces problèmes procédaient présument d'un malentendu au sujet de ce projet. Par exemple, nous savons que certaines municipalités s'inquiètent du fait que cela puisse augmenter leurs dépenses. Le ministère a donc continué à perfectionner le concept. Une façon de le faire, c'est de choisir un nombre d'aéroports d'une certaine dimension, d'une certaine importance, d'un certain trafic, où on pourrait d'abord appliquer ce concept afin de ne pas donner l'impression que c'est quelque chose qui s'appliquera aux centaines d'aéroports du pays. Des ministres du Québec et des provinces de l'Atlantique m'ont dit que dans certaines petites localités, par exemple, dans les plus petites régions, on ne trouvera peut-être pas le personnel nécessaire à l'administration de ces aéroports.

Je m'explique. On m'a dit que dans certaines petites localités, il faut des gens pour l'administration municipale et scolaire, et il n'y a tout simplement pas suffisamment de gens dévoués prêts à participer à l'administration des aéroports.

M. Mazankowski: Quelle est votre opinion personnelle, monsieur le ministre?

M. Pepin: J'appuie fortement le système de gestion des aéroports pour les mêmes raisons que vous. Je pense qu'il n'est pas possible pour un ministère et pour un ministre de s'occuper de toutes les questions relevant de l'administration locale, que ce soit le problème des limousines à Montréal ou à Toronto, ou la construction d'une autoroute d'accès à l'aéroport X-Y-Z et ainsi de suite. Comme vous, je pense qu'il y a une répartition horizontale des tâches et les questions qui sont vraiment d'importance locale devraient relever des gens sur place, alors que le ministère et le ministre consacraient leur temps, leur attention et leur énergie à des questions relevant vraiment du fonctionnement du système comme tel, sur une base nationale peut-être, mais non locale. Je suis vraiment en faveur de cette approche. Toutefois, on rencontre une certaine opposition. D'aucuns craignent que les aéroports ne soient pas bien administrés.

Ils craignent également que cela conduise à une diminution de la présence fédérale dans ces régions et tous les députés sont d'accord là-dessus. Alors, nous essayons de trouver des solutions, des compromis acceptables et, je le répète, il est possible que la meilleure façon de procéder soit de trouver un certain nombre d'aéroports où l'on pourrait plus ou moins faire un essai et décider du système. M. McLeish a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, logiquement, c'est la démarche qu'il faut adopter. Votre ministère a-t-il envisagé de créer trois ou quatre centres où l'on pourrait essayer ce concept? Je sais, par exemple, que l'administration de l'aéro-

[Text]

operation, would be very keen and eager to use their airport as a guinea pig or a test centre.

Mr. Pepin: They would be willing to have done it yesterday.

• 1015

Mr. Mazankowski: That is quite true, which only goes to show you what a little bit of local input can do. That airport authority really considers its airport to be a very significant industry in that community, and they have really done a magnificent job of enhancing the role of the airport. I think they are convinced that they could do an excellent job in terms of its management too.

Mr. Pepin: As you asked, the department has adjusted—*en français, on dit «ajusté son tir»*—its approach to this thing and it is coming back to the cabinet committee in a few weeks. To give you the whole of my thinking, we thought that we should go to the committee first with the ports policy, and this is taking place almost immediately. We would come back with the airport management because there is some relationship between the two, and the other one was more advanced. So we decided to go with the other one. Mr. McLeish, maybe you could say a few words about the adjustment . . .

Mr. Mazankowski: With due respect to Mr. McLeish, we will have a chance to pursue that when he is before the committee as a witness. We are not going to have the minister here for quite a while after today; so I would want to pursue it further with Mr. McLeish later on. Could I move on to urban transportation? As you are aware, there were a number of initiatives being considered for a new thrust in urban transportation. I am wondering what progress has been made, what new initiatives are being thought about with respect to incentives to move people into public modes of transportation, to assist the heavy drain of capital expenditures for urban municipalities, in effect to encourage the greater utilization of public transportation given the energy crisis and the real need for improved urban transit systems in many parts of the country.

Mr. Pepin: That is a very difficult subject because one would wish to have piles of money to put into urban transportation, but first of all the federal government does not have at this time those piles of money to put into urban transportation.

Mr. Mazankowski: I am wondering what incentives could be used as well, Mr. Minister.

Mr. Pepin: Secondly, there has been quite a good amount of financial decentralization to the provinces, and in many instances they may be in a better position to do it than we are. So that is the first thing, which explains our apparent lack of vision on the subject. To put it in a nut shell, the UTAP Program, \$230 million, as you know, was coming to an end in 1983. Many of the provinces have not spent their money—we call it their money because that is the way they feel about it—so the program, as you have seen in the communicate, has been extended for a period of one year to use the unspent amount of money.

In the program there are two parts. The first part has to do with grade separation and the like; the second part has to do

[Translation]

port de Calgary, qui est une organisation très avant-gardiste, serait prête à servir de cobaye ou de centre d'essai.

M. Pepin: Elle aurait même été disposée à le faire bien.

M. Mazankowski: Exactement, ce qui démontre ce qu'on peut arriver à faire avec un peu de participation locale. Cette commission considère vraiment cet aéroport comme une industrie importante de cette ville et elle a vraiment fait un excellent travail dans l'amélioration de son rôle. Je pense qu'elle est convaincu de pouvoir en faire autant au chapitre de la gestion.

M. Pepin: Je vous répondrai que le ministère a ajusté son tir et qu'il soumettra une nouvelle proposition au comité du Cabinet dans quelques semaines. Pour tout vous dire, nous pensons d'abord soumettre au comité la question de la politique des ports, et c'est ce qui se fait presque immédiatement. Nous reviendrons ensuite avec la question de la gestion des aéroports, car les deux sont liées, mais l'autre dossier était plus avancé. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de vous y attaquer en premier. M. McLeish pourra peut-être dire quelques mots au sujet de l'ajustement . . .

M. Mazankowski: Sans manque de respect à M. McLeish, nous aurons l'occasion d'en reparler lorsqu'il témoignera devant le Comité. Pour ce qui est du ministre, il ne comparaitra pas d'ici un bout de temps, donc je reprendrai cette question avec M. McLeish plus tard. Puis-je passer à la question du transport urbain? Saviez-vous que l'on envisageait un certain nombre d'initiatives visant une nouvelle orientation du transport urbain? Je me demande quels sont les progrès accomplis, à quelles nouvelles initiatives on a pensé pour inciter les gens à utiliser les moyens de transport en commun, pour alléger le fardeau financier des municipalités urbaines, étant donné la crise énergétique et le besoin réel d'améliorer les réseaux de transport en commun dans de nombreuses villes.

M. Pepin: C'est un sujet très difficile, car on souhaite avoir beaucoup d'argent pour investir dans le transport urbain, mais pour l'instant le gouvernement fédéral ne dispose pas de telles ressources.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, je me demande également quelles mesures d'encouragement on pourrait prendre.

M. Pepin: Deuxièmement, il y a eu une décentralisation financière importante vers les provinces et, dans bien des cas, celles-ci sont en meilleure position que nous de le faire. C'est la première chose qui explique notre manque apparent de perspective sur cette question. En résumé, comme vous le savez, le programme IATU de 230 millions de dollars se terminait en 1983. Nous avons prolongé ce programme pour une période d'un an, afin de permettre aux provinces d'utiliser leurs crédits reportés; notez que je parle de «leur» argent, car c'est vraiment ce qu'elles pensent.

Le programme se présente en deux volets. Le premier porte sur les croisements étagés et choses du genre; le second porte

[Texte]

with what urban transportation is, more properly defined. That is, it is all kinds of projects having to do with urban transit. In my view the government cannot afford to realize the great expectations that were there when the UTAP act was created. My inclination would be to progressively limit the UTAP program essentially to railway lines, grade separation and relocation and that sort of thing, and try to do a good job on that as opposed to doing half a job on everything. That would be my inclination.

Mr. Mazankowski: Am I to take it then that there is no over-all approach to a comprehensive urban transportation policy? I presume it would require an interdepartmental approach such as the consideration of removal of sales and excise taxes, the possibility of providing tax deductions for transit passes and added incentives for research and development, a whole host of initiatives, which I think should be undertaken and it really requires more than simply the Department of Transport enunciating a new urban transport policy given the energy situation, the metropolitan congestion and the need for enhanced transportation, transit systems, in our cities. Surely the time has come when government must look at this with an over-all co-ordinated approach, utilizing all the tools and mechanisms that we have at our disposal, including tax incentives.

• 1020

We have a had study in southern Ontario, the SOMPS Report. What has been done about that? There are some very good suggestions in there. There is the report by the Government of Ontario on rail rationalization. Those initiatives seem to be lying idle and we are not taking advantage of the good work that has been done.

It seems to me that a co-ordinated, interdepartmental approach is really the right approach to take. We have a National Energy Program. One of the keystones of the National Energy Program is the promotion of conservation. I can see the enhancement of improved urban-transit systems and the encouragement of people to use urban transit rather than their cars is clearly a way to promote conservation which has tremendously broad implications for the whole economy of Canada.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That was your last question.

Mr. Pepin: We are trying to co-ordinate our activities obviously along the lines Mr. Mazankowski mentioned, but I would be lying if I were to say that there is a return to what might be called "the spirit of 1972", when these great expectations arose. In other words, what is called urban transportation in the non-rail aspect of things is considered to be a provincial responsibility by us.

Mr. Mazankowski: But energy conservation is a national goal, clearly, and I think we have to look at it as such.

Mr. Pepin: I was saying that urban transportation is essentially a provincial jurisdiction, and I just want to illustrate that

[Traduction]

sur ce que l'on définit plus précisément comme le transport urbain, c'est-à-dire toutes sortes de projets relatifs au transport urbain. A mon avis, le gouvernement n'a pas les moyens de répondre aux grandes attentes qui existaient au moment de la promulgation de la Loi sur le IATU. Je favoriserais une limitation graduelle du PATU essentiellement aux voies ferrées, aux croisements étagés et au déplacement de lignes de chemin de fer, ou des choses ce genre, en essayant de faire un bon travail au lieu de le faire à moitié en essayant de tout faire. Ce serait ma préférence.

M. Mazankowski: Dois-je en déduire qu'il n'y a aucune démarche générale vis-à-vis une politique globale du transport urbain? Je présume qu'il faudrait une démarche interministérielle envisageant l'évolution de la taxe de vente et d'accise, la possibilité d'offrir des crédits d'impôt pour les cartes d'autobus et des mesures incitatives additionnelles à la recherche et au développement, toute une série d'initiatives qui, je pense, devraient être entreprises et nécessitent plus que la simple énonciation par le ministère des Transports d'une nouvelle politique des transports urbains étant donné la situation énergétique, la congestion des régions métropolitaines et le besoin d'amélioration, des réseaux de transport urbain. Je pense qu'il est temps que le gouvernement aborde toute cette question avec une approche globale et coordonnée, en faisant appel à tous les instruments et mécanismes qu'il a à sa disposition, y compris les stimulants fiscaux.

Nous avons eu le rapport SOMPS sur le sud de l'Ontario, mais qu'en est-il advenu? Il contient pourtant d'excellentes suggestions. Le gouvernement de l'Ontario a par ailleurs fait un rapport sur la rationalisation des chemins de fer. J'ai vraiment l'impression que toutes ces initiatives sont reléguées aux oubliettes et que l'on ne tire pas parti de tout le travail qui a été fait dans ce domaine.

Il me semble qu'une approche coordonnée et interministérielle s'impose. Nous avons un programme énergétique national, dont l'un des objectifs essentiels est de promouvoir l'économie de l'énergie. A mon avis, en améliorant les réseaux de transports urbains et en encourageant les gens à les emprunter plutôt que leurs voitures, il est évident qu'on encouragera les économies d'énergie, ce qui aura des conséquences considérables sur l'ensemble de l'économie canadienne.

Le président suppléant (M. Deniger): C'était votre dernière question.

M. Pepin: Nous essayons, bien sûr, de coordonner nos activités dans le sens où l'entend M. Mazankowski, mais je vous mentirais si je disais qu'on revit actuellement cet «élan de 1972», qui nous faisait nourrir de grands espoirs. En d'autres termes, nous considérons que les transports urbains, autres que ferroviaires, relèvent des provinces.

M. Mazankowski: Pourtant, l'économie de l'énergie est un objectif national.

M. Pepin: J'estime que les transports urbains relèvent essentiellement de la compétence des provinces et, à cet égard,

[Text]

by the sort of support we give in Montreal, for example. The rationalization of urban transportation has led to the program that we announced, through which we will make an important contribution to the modernization of the transportation system in Montreal.

In Regina, to mention another one, we hope again to be able to make a contribution to the relocation of CN lines and things of this kind. We act more in a supportive role rather than in a front and centre position.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Mazankowski. Before I recognize Mr. McDermid, I want to draw the attention of the committee to a document that was distributed to our offices entitled, Branch Line Rehabilitation Program. You will get a new page 3 of that document. There was a mistake in adding up the figures that has to be corrected. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I want to cover two or three subjects. The first is the tripartite committee to investigate the pedestrian rights of way regarding railroads.

As I am sure you recall, Mr. Mazankowski agreed to set up a committee and you continued that initiative. Now, last December the tripartite committee held its first meeting under the auspices of the Canadian Transport Commission. Since then we have not heard anything. As a matter of fact, we did not even hear what came out of that meeting, so I am wondering whether you could report on that meeting and what action is taking place regarding the tripartite committee.

Mr. Pepin: Mr. Giroux tells me that this is a CTC rather than Transport Canada subject. Would you care to bring it before the CTC when they are here, or would you like Mr. Giroux to give you a short report?

Mr. McDermid: In all fairness, Mr. Minister, it is your initiative, and I would hope that you are being kept abreast of what is going on in this thing because you form part of the committee. That meeting happened to be under the auspices of the CTC, but we have not heard anything since and we would like to find out what went on at that meeting. In fact, if there are any minutes of the meeting, we would certainly enjoy seeing those as well.

• 1025

Mr. Pepin: Mr. Marsham, can you accommodate us?

He will check with the CTCPO and report to you, John. Have you other questions?

Mr. McDermid: Okay, I will set that particular thing aside for the moment.

I would like to touch on air traffic control for just a few moments. We have been experiencing problems with air traffic control: there are all kinds of stories coming out—some of them horror stories—and I think, Mr. Minister, you have a great opportunity now to set some records straight.

[Translation]

j'aimerais vous donner l'exemple de l'aide que nous accordons à Montréal. La rationalisation des transports urbains a abouti au programme que nous avons annoncé et qui me permettra de contribuer considérablement à la modernisation du réseau de transport de Montréal.

A Regina, et c'est un autre exemple, nous espérons pouvoir contribuer au programme de déplacement des lignes du CN, entre autres. Donc, notre rôle consiste davantage à aider, plutôt qu'à prendre des initiatives.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Mazankowski. Avant de donner la parole à M. McDermid, j'aimerais attirer l'attention des membres du Comité sur un document qui nous a été envoyé à nos bureaux et qui s'intitule «Programme de remise en état des embranchements». Je voudrais en effet vous signaler que vous recevrez une nouvelle page 3 de ce document, car celle que vous avez contient des erreurs dans le calcul des chiffres. Monsieur McDermid, vous avez la parole.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, j'aimerais aborder deux ou trois questions. La première concerne le comité tripartite qui a été chargé d'étudier les droits de passage des piétons le long des voies ferrées.

Vous vous souvenez sans doute que M. Mazankowski avait accepté de créer un tel comité, que vous avez d'ailleurs maintenu. En décembre dernier, ce comité tripartite s'est réuni pour la première fois sous les auspices de la Commission canadienne des transports. Depuis, plus aucune nouvelle. En fait, nous ne savons même pas ce qui est ressorti de cette réunion, et j'aimerais donc savoir si vous pourriez nous en donner des détails.

M. Pepin: M. Giroux me dit que c'est une question qui relève plutôt de la CCT que du ministère des Transports. Je vous prierais donc de la poser aux représentants de cette commission lorsqu'ils comparaîtront, à moins que vous ne vouliez que M. Giroux vous en fasse un bref rapport?

M. McDermid: Sincèrement, monsieur le ministre, étant donné que c'est vous qui en avez pris l'initiative, j'espère que vous tenez à être informé de ce qui se passe dans ce comité, dont vous faites d'ailleurs partie. Il se trouve que cette réunion a été organisée sous les auspices de la CCT, mais aucun compte rendu n'a été publié à ce sujet, et nous aimerions savoir ce qui s'y est passé. En fait, s'il existe un procès-verbal de cette réunion, nous aimerions beaucoup pouvoir le consulter.

M. Pepin: Monsieur Marsham, pouvez-vous répondre à la question?

Il se renseignera auprès de la CCT et vous rendra compte, John. Avez-vous d'autres questions.

M. McDermid: Bien, je vais donc passer à une autre question.

En ce qui concerne le contrôle de la circulation aérienne, les gens racontent toutes sortes d'histoires à vous donner le frisson, et je pense, monsieur le ministre, que vous devriez profiter de l'occasion pour rétablir certains faits.

[Texte]

We hear, first of all, that in the major urban areas air traffic control in fact is understaffed, that the air traffic controllers, who work under pressure at all times, are now into overtime and, in fact, are having very real problems in some of the major urban centers. They have been having slow-downs, as you know; there has been talk about a differential in salaries for air traffic controllers in larger urban centers.

Living in Brampton, I have a number of air traffic controllers in my particular community, and I hear some horror stories. I would like to find out exactly what is going on with air traffic control in the major urban centers.

Mr. Pepin: On the subject of salaries and staff, I will leave it to Mr. McLeish, if you do not mind.

There is no doubt that the country has a problem with air controllers or air controllers have a problem with the country. For the Minister of Transport this is an almost daily preoccupation: I come into the office in the morning and the first thing I worry about is the air traffic control system. They are a very, very "protesting" group. They seem to invoke every event to justify making problems.

Mr. McDermid: If you think you have problems now, wait until your Charter of Rights comes in.

Mr. Pepin: Basically, they feel that they are underpaid. They would like to be paid the salaries of pilots on the basis that they are in command of an operation in the same way as the pilot is in command of a plane; and that is not a Canadian movement: this position of theirs on that subject is international. They complain about everything: hours of work, quality of equipment, psychology of their managers, everything.

Can they be accommodated? I doubt it, at the moment anyway so we are trying to establish a *modus vivendi* with them for the time being.

Let me narrate two recent situations. At the Montreal airport, first, they wanted the Toronto scheduling, 5 days of work, 4 days of rest. This is opposed by Transport Canada because they say it does not meet with the local needs. So the air controllers protest; some of them do not show up, others refuse to do overtime. As we are still under the injunction of last November, I think, five employees have been served an order to appear in court, and I understand that there were 52 others two days ago. In Toronto the situation is that they have resented the decision of the department to return to the pre-jets joint en-route terminal system. You will remember that during that period a number of people were added as being in training for that system, and now the controllers say there was not enough consultation before the decision was made to return to the previous period. So it is a constant preoccupation.

[Traduction]

On entend dire, tout d'abord, que, dans certaines grandes villes, les services de contrôle de la circulation aérienne manquent de personnel et que les employés actuels travaillent tout le temps sous pression et sont souvent obligés de faire des heures supplémentaires. Il y a eu des grèves du zèle et on a même parlé d'un salaire supérieur pour les contrôleurs aériens des grandes villes.

J'habite à Brampton où nous avons un certain nombre de contrôleurs aériens. On y raconte des histoires à vous donner le frisson. J'aimerais donc savoir ce qui se passe exactement dans les services de contrôle de la circulation aérienne des grandes villes.

M. Pepin: En ce qui concerne les salaires et le personnel, je laisserai à M. McLeish le soin de vous répondre.

Il est évident que nous avons un problème avec les contrôleurs aériens, à moins que ce ne soit l'inverse. Pour le ministre des Transports, c'est presque une préoccupation quotidienne. Chaque matin, lorsque j'arrive dans mon bureau, la première chose qui me préoccupe c'est le contrôle de la circulation aérienne. Il s'agit d'un groupe très protestataire qui exploite le moindre détail pour créer un problème.

M. McDermid: Si vous avez des problèmes maintenant, qu'est-ce que cela sera lorsque nous aurons une charte des droits!

M. Pepin: La principale revendication des contrôleurs concerne les salaires, car ils s'estiment sous-payés. Ils voudraient avoir des salaires identiques aux pilotes étant donné qu'ils contrôlent l'atterrissage et le décollage de la même façon que le pilote contrôle son avion. Remarquez que cette revendication n'est pas propre au Canada; elle existe dans beaucoup d'autres pays. Ils se plaignent de tout, des heures de travail, de la qualité du matériel, du comportement des cadres, etc.

Peut-on leur donner satisfaction? J'en doute, pour le moment tout au moins, et c'est la raison pour laquelle nous essayons de trouver, en attendant, un *modus vivendi*.

Permettez-moi de vous parler de deux cas récents. À l'aéroport de Montréal, ils réclamaient l'horaire de Toronto, c'est-à-dire cinq jours de travail et quatre jours de repos. Le ministère des Transports s'y oppose, car un tel horaire ne correspondrait pas aux besoins locaux. Alors, les contrôleurs protestent; certains d'entre eux ne se présentent pas au travail, d'autres refusent de faire des heures supplémentaires. Étant donné que l'injonction décrétée en novembre dernier est toujours en vigueur, cinq employés ont été convoqués devant un tribunal et, il y a deux jours, 52 autres ont été frappés de la même mesure. À Toronto, les contrôleurs étaient mécontents de la décision du ministère d'en revenir au système pré-JET (Système de contrôle intégré). Pendant cette période, un certain nombre de personnes avaient été ajoutées aux effectifs pour apprendre le nouveau système; maintenant, les contrôleurs prétendent qu'on ne les a pas suffisamment consultés avant de décider d'en revenir au système précédent. Toute la question du contrôle de la circulation aérienne me préoccupe donc constamment.

[Text]

• 1030

On the stress business, I have read, as you have; and the general opinion I have gathered is that indeed some of them are stressed, just as others are stressed doing their jobs as ministers or parliamentarians or accountants or what not.

Mr. McDermid: Have you ever been in the tower? Have you spent any time up there?

Mr. Pepin: I am just trying to narrate the result of that. Indeed some of them are, but the general opinion is that the conditions of work for them are such that normally they can do what they are asked to do.

McLeish, would you like to say something more, if McDermid allows it?

Mr. Walter McLeish (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Yes, Mr. Minister, Mr. Chairman. On the question of staffing at Toronto International and at Toronto Centre, where we have recently introduced the joint en-route terminal system, an arrangement was made with the controllers whereby we would provide six additional persons per shift while we made the transition from the old system to the JET system. It was well understood that, once the system had settled down and was functioning, we would return to normal staffing. When we elected as managers ten days ago to withdraw the additional six positions, we were accused by Mr. Robertson, the president of CATCA, of not having consulted. As a matter of fact, Robertson's regional director was as surprised as we were by Robertson's announcement.

It took almost a full day of the time of local management at the Toronto regional office and the Toronto Centre to work out with the local CATCA director a more amicable situation. The controllers agreed that they would continue working, and we agreed we would not withdraw these people for a few more days until we have had a chance to review this quietly and without all the publicity.

The question of the five-four staffing formula has arisen across the country. Where we have a unit that works less than 24 hours a day, say approximately 16 hours a day, we have made use of the five and four formula because we have sufficient controllers to operate with a good balance between overtime and normal shift work. You must remember that controllers are on a 34-hour week; this is something that was bargained for. It is the regular practice for units right across the country to work overtime to bring them up to what is a normal work week for everybody else in the business, 37.5 hours a week. This, incidentally, has the effect of getting them more money than they would have had if the collective agreement had settled only on a 37.5 hour work week.

The question of excessive overtime at Toronto right now is being clouded by this issue of the transition to the jets equipment, and by the fact that we have had additional controllers in there and we are in a shake-down period. As far as what we will do with the five-four system in Toronto, that is part of the

[Translation]

En ce qui concerne la tension à laquelle sont soumis ces employés, j'en ai aussi entendu parler, mais j'ai pu constater qu'il n'y a pas plus de tension dans ces services que dans n'importe quel autre groupe professionnel, que ce soit des ministres, des députés, des comptables ou autres.

M. McDermid: Êtes-vous déjà allé dans une tour de contrôle? Y êtes-vous resté un certain temps?

M. Pepin: Il est bien évident que certains contrôleurs aériens subissent une tension plus grande que d'autres mais, de façon générale, les conditions de travail sont telles qu'un contrôleur peut normalement s'acquitter des tâches qui lui sont confiées.

Monsieur McLeish, aimeriez-vous ajouter quelque chose, si M. McDermid le veut bien?

M. Water McLeish (administrateur des Transports par eau, ministère des Transports): En ce qui concerne la dotation en personnel à l'aéroport international de Toronto et à celui de Toronto-Centre, où nous avons récemment instauré le système de contrôle intégré, nous nous sommes entendus avec les contrôleurs aériens pour prévoir six personnes de plus par équipe pendant la période de transition où nous passerons de l'ancien système au système JET. Nous avons convenu que, une fois que le système serait bien en place, nous en reviendrions à nos effectifs normaux. Lorsque nous avons décidé, il y a dix jours, de supprimer ces six postes supplémentaires, M. Robertson, président de la CATCA, nous a accusés de ne pas l'avoir consulté. En fait, le directeur régional de M. Robertson a été aussi surpris que nous de cette réaction.

Il a fallu près d'une journée entière à la direction du Bureau régional de Toronto pour trouver un accord à l'amiable avec le responsable local de la CATCA. Ainsi, les contrôleurs ont accepté de continuer de travailler et nous, nous avons accepté de ne pas retirer ces employés avant plusieurs jours, tant que nous n'aurions pas la possibilité d'étudier toute cette question dans le calme et sans toute cette publicité.

Passons maintenant à la question de l'horaire cinq jours de travail suivis de quatre jours de repos. Lorsqu'une section travaille moins de 24 heures par jour, mettons 16 heures par jour, nous avons recours à la formule 5/4 parce que nous avons suffisamment de contrôleurs pour assurer un bon équilibre entre les périodes d'heures supplémentaires et les périodes normales de travail par postes. N'oubliez pas que les contrôleurs ont une semaine de travail de 34 heures; ils l'ont obtenue à la table de négociation. Dans bon nombre d'aéroports, les contrôleurs font généralement des heures supplémentaires pour avoir ce qui est considéré ailleurs comme une semaine de travail normale, c'est-à-dire 37 heures et demie par semaine. Bien sûr, ils sont ainsi plus payés que si leur convention collective prévoyait une semaine de travail de 37 heures et demie.

Le problème des heures supplémentaires excessives à Toronto est actuellement étouffé par celui de la transition au système de contrôle intégré, par le fait que nous y avons du personnel supplémentaire et qu'en plus c'est une période de transition. Quant à savoir ce que nous ferons avec cette

[Texte]

discussions that are taking place between local management and the local representatives of CATCA.

The salary differential is a problem that has been outstanding for many years with respect to Toronto. It arises from the fact that the Toronto controllers move larger volumes of traffic for given periods of time than any other unit in the country, and they have been demanding for a number of years additional pay because of it. It has always been a point of contention between them and their union as to whether they deserve and others across the country do not deserve additional pay for other differences in the kind of unit they work in. I could deal with the Edmonton area, where they have less radar and they do a lot more procedural control work, and Gander, where they deal with the North Atlantic track systems, and so on. There are many examples.

• 1035

We are expecting that the current Hay study, which is under way and in which CATCA is participating, will in fact, once and for all, clear up this problem of the salary differential between units. Furthermore, we hope it is going to clear up the question of whether or not you can have two levels of controller in a unit. At Toronto there is no doubt that the western en route and terminal are much busier than the eastern en route, should these people be paid the same amount for these differences in complexity and volume, and so on? These are the things that the Hay formula will look at.

Mr. McDermid: You talked about a shakedown period at Toronto International Airport, you talked about air traffic controllers, the minister talked about air traffic controllers being a constant concern of his and a constant problem. Do you not think the paper that recently came out suggesting that the right to strike be taken away from them is probably the major root of their concerns at the present time? That is question one.

The second thing is that I want a definitive statement from the minister today, or from Mr. McLeish, to assure the travelling public that while this shakedown period, as it is called, is going on at Toronto International Airport—It is introducing a system that is questionable at the best of times. I happen personally to think it was a very poor government decision that was made. It was not a bureaucratic decision I think it was a government decision to get the jet system in the first place, and I think it was a poor decision, but I will come to that at another time. Will you assure the travelling public that while this shakedown period is going on, while air traffic controllers are working extra overtime, that in fact safety is paramount? Because there is some concern being expressed in the Toronto-centred region about air traffic controllers working overtime. I, Mr. Minister, have taken the time, and I am spending a fair amount of time at Toronto International, both in the tower and at control, and they are in a pressure cooker. They are in a pressure cooker especially at two periods of the day, and it is tough, hard work, tough mental work. I want you

[Traduction]

formule 5/4 à Toronto, nous en discutons encore avec la direction locale et les représentants locaux de la CATCA.

Le problème des salaires existe depuis longtemps à Toronto, car les contrôleurs de cette ville effectuent beaucoup plus d'opérations, à n'importe quelle époque de l'année, que les autres contrôleurs de n'importe quelle autre ville du Canada, et c'est la raison pour laquelle ils demandent depuis un certain temps un supplément de salaire. Cela a toujours été un problème entre eux et leur propre syndicat puisqu'il s'agissait de déterminer si eux méritent un supplément de salaire, tout simplement parce qu'ils travaillent à Toronto, alors que les autres contrôleurs du pays n'en mériteraient pas. Je pourrais vous donner l'exemple d'Edmonton, où ils ont moins de radars et sont donc obligés d'appliquer un plus grand nombre de procédures de contrôle. À Gander, ils doivent s'occuper des réseaux de routes de l'Atlantique-Nord, etc. Il y a beaucoup d'exemples de ce genre.

Nous espérons que l'étude Hay qui se poursuit et à laquelle la CATCA participe nous permettra de régler une fois pour toutes ce problème du supplément de salaire pour certains contrôleurs. De plus, nous espérons qu'elle nous permettra de régler la question de savoir si nous devons avoir deux niveaux de contrôleurs dans une même section. À Toronto, il est évident que les sections s'occupant des destinations vers l'Ouest et celles du terminal sont beaucoup plus occupées que les sections s'occupant des destinations vers l'Est. Les contrôleurs qui travaillent dans les premières devraient-ils être payés davantage pour autant? Ce sont les questions que l'étude Hay nous permettra de régler, je l'espère.

M. McDermid: Vous avez parlé d'une période de ralentissement des activités à l'Aéroport international de Toronto, alors que le ministre nous a dit que les contrôleurs aériens étaient pour lui une source de préoccupation constante. Ne pensez-vous pas que le document qui a été publié récemment et qui préconise la suppression du droit de grève est l'origine véritable de leur mécontentement? Voilà ma première question.

Deuxièmement, j'aimerais que le ministre ou M. McLeish rassure le public que, même si l'Aéroport international de Toronto traverse actuellement une période de transition, le nouveau système fonctionnera bien en tout temps. Personnellement, j'estime que la décision prise par le gouvernement est fort regrettable. Je ne pense pas que ce soit les bureaucrates qui l'aient prise, c'est plutôt le gouvernement qui a décidé de réinstaurer le système de contrôle intégré. À mon avis, c'est dommage, mais j'y reviendrai tout à l'heure. Pouvez-vous donc garantir au public que, même pendant cette période de transition où les contrôleurs aériens font des heures supplémentaires, la sécurité est le critère prédominant? En effet, d'aucuns s'inquiètent dans la région de Toronto du fait que les contrôleurs aériens font des heures supplémentaires. Monsieur le ministre, j'ai pris la peine d'aller passer un certain temps dans la tour de contrôle de l'Aéroport international de Toronto et c'est une véritable marmite sous pression, surtout à deux moments dans la journée. J'aimerais donc que vous garantis-

[Text]

to assure the travelling public that, in fact, while this shake-down period is going on safety is paramount.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Those were your last questions and comments, Mr. McDermid.

Would you care to answer, Mr. Minister?

Mr. Pepin: Mr. McLeish, could you give that assurance?

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman, Mr. Minister, as a matter of fact, we have outside experts with us during this shakedown period. For instance, we have an experimental psychologist, who has done a great deal of work with us, who is observing what is going on during the shakedown period. We provided additional performance development men from personnel to ensure that there is no jeopardization of the safety system. I would like to state that, outside of some technical problems that we are still ironing out, it has gone very smoothly considering that it is a unique system, it is a joint en route terminal system, and we are quite pleased with the progress that has been made.

Mr. McDermid: With what you have to work with.

Mr. McLeish: There are still a few technical difficulties to work out. For instance, if I could give you an example, we found that with the scopes that are being used in the terminal area there is a problem with the phosphorus, the targets are disappearing too rapidly and it is presenting a problem to the controllers. We have had technical experts from the manufacturer in to help make the adjustments, which is a trial and error process. Once the adjustments are made, the scopes will be admirably suited to the terminal area. This is the first installation in the terminal area and some of these things have occurred.

As far as the right to strike is concerned, I will defer that question to the minister to answer.

• 1040

Mr. Pepin: There is no intention to take away the right to strike, but when mention was made of designating 1,800 of them they considered that to be de facto an eagerness on our part to eliminate the right to strike.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask two questions. One question is in a general area and the other is in connection with grain transportation, the whole question surrounding the Crownsnest Pass Debate. Before I do that, I heard a report—and I would like to get the minister to either confirm or deny it—over the weekend, possibly some of the other members of the committee heard it too—it disturbed me somewhat—that some time ago the government sanctioned first class travel passes for senior civil servants, deputy ministers and I would like to know if it is true, and the reason for it. Is it true?

Mr. Pepin: I will ask the DM to report on that. Mr. Kroeger.

Mr. Arthur Kroeger (Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Murta, I think, is referring to a Treasury

[Translation]

siez au public que, même si nous traversons une période de transition, la sécurité est toujours le critère prédominant.

Le président suppléant (M. Deniger): C'était là vos derniers commentaires, monsieur McDermid.

Voulez-vous répondre, monsieur le ministre?

M. Pepin: Monsieur McLeish, pouvez-vous en donner l'assurance?

M. McLeish: Oui, monsieur le ministre. En fait, nous avons des experts de l'extérieur qui travaillent avec nous pendant cette période de transition. Par exemple, nous avons un psychologue expérimental qui observe ce qui se passe pendant cette période de transition. Nous avons également fait venir des employés supplémentaires du service du personnel pour l'amélioration du rendement, afin de maintenir le maximum de sécurité. À part quelques problèmes techniques que nous sommes en train de régler, tout s'est très bien passé, d'autant plus qu'il s'agit d'un système de contrôle intégré unique en son genre, et nous sommes tout à fait satisfaits des progrès enregistrés.

M. McDermid: Vous êtes satisfait de ce que vous avez.

M. McLeish: Certes, il y a encore des petits problèmes techniques à régler; par exemple, nous avons constaté que les écrans utilisés au terminal manquaient de phosphore, car les indications lumineuses disparaissaient trop rapidement, ce qui était un problème pour les contrôleurs. Nous avons demandé à des experts techniques du fabricant de faire les ajustements nécessaires, ce qui prend un certain temps. Une fois qu'ils seront terminés, les écrans fonctionneront très bien.

En ce qui concerne le droit de grève, je préfère que le ministre réponde.

M. Pepin: Nous n'avons pas l'intention de supprimer le droit de grève, mais lorsqu'il a été question de désigner 1,800 contrôleurs aériens, ils ont interprété cela comme une volonté de notre part de supprimer le droit de grève.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser deux questions. La première est de nature générale et l'autre porte sur le transport des céréales. Et tout le débat de la passe du Nid-de-Corbeau. Auparavant, j'ai entendu dire pendant le week-end, et j'aimerais que le ministre le confirme ou le démontre, qu'il y a quelque temps, le gouvernement a autorisé les hauts fonctionnaires et les sous-ministres à voyager en première classe. Si c'est vrai, j'aimerais savoir pourquoi.

M. Pepin: Je vais demander au sous-ministre de vous répondre. Monsieur Kroeger.

M. Arthur Kroeger (sous-ministre des Transports): Monsieur Murta, vous voulez sans doute parler d'une décision du

[Texte]

Board decision and there has been a circular out for about three weeks.

Mr. Murta: Then it is true?

Mr. Kroeger: I believe so.

Mr. Murta: Well, if it is true, I would like to ask the minister, how in the world can you justify having deputy ministers, when they are obviously on government business, fly first class at the Canadian taxpayers expense?

Mr. Pepin: Would you pass the question on to one of your colleagues to ask the President of the Treasury Board? It is my understanding that it is his decision.

Mr. Murta: But it is a government decision, is it not? However, it is true in any event, so we have established that . . .

Mr. Pepin: I am sorry, I have not seen the communiqué.

Mr. Murta: . . . and that it has been out for about three weeks.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am not sure that is relevant.

Mr. Murta: Well, that is fine, I thought that possibly the minister would be able to enlighten us a little more. At least we got that particular information.

Now to get back to an area that we are both a little more familiar with, Mr. Minister, and that is the question of the Crownsnest Pass debate. In my opinion, I think we have now seen emerge as much of a consensus in western Canada on this very important issue—it has become more than just a transportation issue; it is a question of regional development, as much as transportation—as we are probably going to see, with the exception, of course, of two groups: the National Farmers Union, and the Saskatchewan government. It is assumed that they will not agree with any of the other positions, other than the position of no change.

If that is the case, that we have seen about as much consensus as we are going to see, my first question to the minister is, how much assurance does the government need before they are prepared to act? If it is not the case and the minister feels the government needs more reassurance in terms of the direction that the western Canadian population generally wants to move, what other assurances would he want or would he be asking for?

Mr. Pepin: My views are relatively well known. I do not think I have to repeat them now. My preoccupation, of course, is to make sure that western Canada has the best transportation system the world has ever seen. It seems to me that, to get there, there must be a greater participation on the part of the grain grower in the transportation of his products, and, as Mr. Murta says, it appeared to me that there was, in western Canada, a good amount of willingness to go that way.

I was hoping, and Mr. Murta knows it, that the process of consensus development would progress the normal way: that is, that the government would meet with the interested parties; make a move; offer something like the recognition of the Crow benefit, and then the other side would put its own recommen-

[Traduction]

Conseil du Trésor qui a fait l'objet d'une circulaire, il y a environ trois semaines.

M. Murta: Alors c'est vrai?

M. Kroeger: Oui.

M. Murta: Dans ce cas, j'aimerais demander au ministre comment diable il peut justifier le fait que les sous-ministres, lorsqu'ils se déplacent pour le gouvernement, peuvent voyager en première classe, aux frais des contribuables canadiens?

M. Pepin: Vous devriez plutôt poser cette question au président du Conseil du Trésor, car c'est lui qui a pris cette décision.

M. Murta: N'est-ce pas une décision du gouvernement? En tout cas, si c'est vrai, nous avons donc établi que . . .

M. Pepin: Je suis désolé, mais je n'ai pas vu ce communiqué.

M. Murta: . . . Pourtant, il a été publié il y a environ trois semaines.

Le président suppléant (M. Deniger): Je ne pense pas que votre question soit pertinente.

M. Murta: Tant pis; je pensais que le ministre pourrait me donner des précisions, mais au moins, il a confirmé mes craintes.

Passons maintenant à une question que nous connaissons bien, monsieur le ministre, puisqu'il s'agit des tarifs de la passe du Nid-de-Corbeau. A mon avis, j'ai l'impression que l'ouest du Canada est parvenu à se mettre d'accord sur cette question très importante, qui dépasse le simple domaine des transports. En effet, elle touche aussi au développement régional. Il semble donc qu'un consensus se dégage dans l'ouest du Canada, à l'exception bien sûr de deux groupes, le Syndicat national des agriculteurs et le gouvernement de la Saskatchewan. Je suppose que ces deux groupes n'accepteront jamais autre chose que le statu quo.

Étant donné qu'un tel consensus est sur le point de se dégager, j'aimerais savoir, monsieur le ministre, quelles garanties le gouvernement veut avoir avant d'intervenir? Si le ministre estime que le gouvernement doit avoir plus de garanties en ce qui concerne la volonté de la population de l'Ouest, quelles autres garanties voudrait-il?

M. Pepin: Je crois que mon opinion à ce sujet est relativement bien connue. Ce n'est sans doute pas la peine que je la répète. Je dois bien sûr m'assurer que l'Ouest du Canada sera doté du meilleur réseau de transport qui puisse exister. Pour atteindre cet objectif, il faut que les producteurs de céréales participent davantage au transport de leurs produits, et comme l'a dit M. Murta, j'ai l'impression que l'ensemble de l'ouest du Canada est prêt à s'engager dans cette direction.

J'espérais, et M. Murta le sait bien, que ce consensus se dégagerait d'une façon plus normale, c'est-à-dire que le gouvernement rencontrerait les parties intéressées, ferait une proposition et, ensuite, l'autre partie ferait ses propres recommandations et prouverait ainsi son désir réel de progresser. Je croyais donc que les choses marcheraient ainsi.

[Text]

dation, its own manifestation of eagerness to move. I was hoping we would progress in that way.

As Mr. Murta knows, I wanted to create a task force to wrap it all up, to define what needed to be defined to get further consensus where consensus was needed. This is where present circumstances come in.

• 1045

The Prime Minister thinks that in view of what is already on the table, which is of a confrontational nature, namely, the constitution and the energy price policy, that the normal process cannot take place and is looking forward, I believe, because of circumstances, to a much more united, clear-cut statement on the part of western leaders on that subject—western farmers, farm organizations and governments.

So that is the present situation and Mr. Murta may be a little too pessimistic—I hope he is being too pessimistic—by implying that we have heard the last of it. It seems to me that there are people in western Canada now who have accepted the position of the Prime Minister and of the government that there must be a much stronger commitment to movement on the Crow, to modernization of the Crow. A number of people I know are working to that effect and I pray every night, as I say my prayers every evening, that they will come forward soon with something stronger than what we had from the western agricultural conference.

Mr. Murta: It is really the “holy Crow”, then, is it?

I guess the point where we differ somewhat is that somewhere along the line the Prime Minister has got to be made aware that consensus is about as close as we are probably going to see it. I mean, I just do not know who would move any more—what groups would move any closer. I suppose that is the fundamental reason, maybe, for my pessimism.

But I would like to ask you, Mr. Minister, if the idea of the task force that you mentioned, that you talked about, is still relevant. Is it still being pursued?

An example, in terms of, I suppose, an issue that a task force could address, would be: who would get the payments? Where would they go? Would they go to the railways? Would they go to the farmers? Would they go possibly to both? How would they be distributed? That would be at least one example of what a task force could do.

But is the question of task force still alive and well in your office somewhere?

Mr. Pepin: You said that the Prime Minister should be made aware of a consensus that exists in the west. That is exactly what he wants to be made aware of. But what he was made more aware of was the division and the lack of commitment on the part of some people who, on one day, say that they are quite eager to move along with the western agricultural conference but, on the next day, say: “And by the way, this word ‘negotiation’ that is in the proposal of the western agricultural conference does not mean that we intend to pay anything.”

[Translation]

Comme vous le savez, je voulais créer un groupe de travail qui serait chargé de faire le point et d'identifier ce qu'il manquait encore pour parvenir à un consensus. Voilà où nous en sommes.

Le premier ministre estime qu'il est impossible d'agir comme en temps normal, la constitution de la politique des prix de l'énergie pouvant provoquer certains remous. Étant donné les circonstances, il compte, à mon avis, que les premiers ministres provinciaux, les agriculteurs et les organismes agricoles de l'Ouest se prononceront d'une manière beaucoup plus unanime et claire sur cette question.

Voilà où nous en sommes et M. Murta se montre peut-être un peu trop pessimiste, du moins je l'espère, en concluant que nous en avons terminé. En effet, il me semble que certains habitants de l'Ouest se sont ralliés aujourd'hui à l'avis du premier ministre et du gouvernement et estiment qu'il faudrait accélérer la modernisation du tarif du Nid-de-Corbeau. Plusieurs de mes connaissances travaillent là-dessus et, dans mes prières, chaque soir, je souhaite qu'ils présentent sous peu une proposition plus ferme que celle qui a émané de la conférence agricole de l'Ouest.

M. Murta: On en est donc réduit à invoquer tous les saints du Paradis alors?

Là où nous ne sommes pas tout à fait d'accord, je suppose, c'est qu'il faudrait que le premier ministre sache bien qu'il est pratiquement impossible que les négociations progressent davantage. Je ne vois vraiment pas quel groupe pourrait encore décider à accorder des concessions. C'est ce qui explique mon pessimisme.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire si le projet de création du groupe de travail que vous avez évoqué tient toujours?

Ce groupe de travail pourrait, par exemple, étudier les questions suivantes: qui percevrait les paiements, à qui seraient-ils versés, aux chemins de fer, aux agriculteurs, aux deux, ou encore comment les répartirait-on?

Le projet de création du groupe de travail est-il encore valable et étudié par votre service?

M. Pepin: Vous avez dit qu'il conviendrait de signaler au premier ministre que l'Ouest est, d'une certaine manière, tombé d'accord sur cette question. C'est exactement ce qu'il voudrait qu'on lui dise. Malheureusement, il n'entend parler que de divergences d'opinions, de revirements soudains de la part de ceux qui d'abord se montrent disposés à se conformer à la proposition issue de la conférence agricole de l'Ouest, puis se rétractent sous le prétexte que négocier ne veut pas dire, pour eux, payer.

[Texte]

So there was some commitment; but I think Mr. Murta and I will agree that that commitment could have been much stronger, and if it had been much stronger, it would have impressed the Prime Minister and the government much more than it did.

Let me give the task force idea as an illustration. I have been peddling this idea for six months now, in the west and elsewhere, and Mr. Murta knows that some people, when I said that a task force would do this and that—and I will come back over that—would say, “Well, we do not need that. We do not need that. We can do without that. We can make our decision now.” Some people who said that at the time now regret it because they now feel that, in view of a number of questions that are still in the minds of people now, the task force could have played a very important role.

I am saying simply this, that had they committed themselves strongly to the idea of a task force six months, four months ago, we might have come to the Prime Minister, those of us who believe in the modernization of the Crow, with a much more structured set of propositions than we have now.

• 1050

I do not want to regurgitate what the task force was going to do; it is not dead, the idea is still a valid one and lots of people are converted to it now. I wish they had been stronger—move in favour of it six months ago, four months ago, three months ago.

Mr. Murta: Mr. Minister, if a move is not made to form, for example, a task force on this question, if you do not get the unanimity that the Prime Minister seems to want. . . . I think you will agree that unanimity anywhere in the country on an issue that is as contentious as this, whether it is in the Province, of Quebec over some mode of transportation that has been a hotly debated issue for years—literally since Confederation, that you will not get the kind of me-tooism that you seem to be saying that you have to have. But nevertheless, the west has moved a long way. But if we do not get a movement on the Crows Nest Pass rate issue, on the grain transportation issue—if, for example, the Saskatchewan Wheat Pool, which is crucial obviously to this whole debate, decides to change their position, decides to maybe retrench their position, if nothing happened, what, in your opinion, will be the outcome of grain movement in western Canada over the next two to three years?

We are hearing from the railways that there is a limit to the amount of money that they can pour into the grain industry without getting some kind of return back. Will we see a cutback in the grain movement, not because they necessarily want to but because there is no alternative? Where do you get the money to build a \$4 billion tunnel or to upgrade the parts of the rail line that have to be upgraded in the next few years? What is your opinion, if nothing happens with the Crow?

Mr. Pepin: To be totally honest on the subject, it is very difficult to predict what will happen. As Mr. Murta knows, there are two schools of thought on the subject: the first says, let us plan the whole thing, let us devise now what is needed, let us find out how much traffic will be needed, when double-tracking from Edmonton to Red Pass is needed—let us make

[Traduction]

Il y a donc bien eu un certain engagement, mais M. Murta conviendra avec moi qu'il aurait dû être plus ferme si l'on avait voulu impressionner le premier ministre et le gouvernement.

Prenons l'exemple du projet de groupe de travail. Voilà six mois que j'essaie de convaincre l'Ouest et les autres régions de son bien-fondé. Or, M. Murta sait que lorsque j'explique de quoi le groupe s'occuperait, certaines personnes me répondent que c'est inutile, qu'elles peuvent s'en passer et décider dès à présent. Ceux qui s'y sont opposés à l'époque le regrettent aujourd'hui et un bon nombre de problèmes sont demeurés irrésolus, et le groupe de travail aurait pu jouer un rôle important.

Si l'on s'était rangé il y a quatre ou six mois au projet de création du groupe de travail, les partisans de la modernisation du régime de tarif du Nid-de-Corbeau auraient pu soumettre au premier ministre une série de propositions beaucoup mieux agencées qu'aujourd'hui.

Je m'abstiendrai de répéter à quoi était censé servir le groupe de travail. Le projet est toujours valable et a rallié beaucoup de partisans. Dommage qu'il n'y en ait pas eu plus il y a quelques mois.

M. Murta: Monsieur le ministre, si l'on ne se décide pas à créer un groupe de travail, si l'on n'obtient pas l'unanimité réclamée, apparemment, par le premier ministre sur une question qui fait l'objet d'une telle discorde partout au pays, au Québec ou ailleurs, et dont on discute avec acharnement depuis des années, pratiquement depuis la Confédération, vous conviendrez avec moi qu'il vous sera difficile de ranger la population à votre avis, comme vous le prétendez. L'Ouest a pourtant fait beaucoup de concessions. Si nous n'arrivons pas à régler la question du tarif du Nid-de-Corbeau et du transport des céréales et si, par exemple, le Saskatchewan Wheat Pool, élément clé des négociations, décide de se rétracter, si l'on s'empêtre qu'advient-il à votre avis, du transport des céréales dans l'ouest du Canada d'ici deux à trois ans?

Les autorités ferroviaires déclarent qu'elles en ont assez d'investir dans ce secteur dont elles ne retirent aucun bénéfice. Seront-elles forcées de ralentir le transport du grain, non pas qu'elles le veuillent nécessairement, mais parce qu'elles n'ont pas le choix? Où trouvera-t-on les fonds pour construire un tunnel de 4 milliards de dollars ou remettre en état les tronçons de voies ferrées dans les prochaines années? En l'absence de progrès, que va-t-il arriver, à votre avis?

M. Pepin: Franchement, c'est très difficile à prévoir. Comme M. Murta le sait, les avis sont partagés: certains préféreraient planifier les opérations, prévoir dès à présent le volume du trafic, l'établissement de doubles voies d'Edmonton à Red Pass et s'acheminer systématiquement vers l'objectif admis par la majorité.

[Text]

the commitments, let us find out now and let us progress systematically towards the objective recognized by the greater number of people.

Others are more inclined to add up the whole thing and say that they will find the money somehow in due course and if so many hopper cars are needed, they will find a way to use them, and if locomotives are needed they will find a way to do it. So, essentially, you have a difference of approach.

But I repeat in all sincerity that I tend to explain the present situation by circumstances. It seems to me that sooner or later the modernization of the Crow will take place because, as it is now, it is a great handicap to farmers.

I was pictured the other day as a defender of the cattle industry of Alberta. I do not mind that at all. But I am also a defender of the grain industry. I think they are not fighting for their own best interests at this time. I think modernization of the Crow, as we introduced it, as I talked about it in terms of the recognition of the Crow benefit and whatnot, is a damned good deal for them. It would permit them to pay less in storage and to sell more internationally, so at the end of the day they would be much better off.

But, basically, what is needed to be expressed at this time, so that this modernization of the Crow does not become an adventure in which the government might be further chastised, is a greater commitment on the part of people. Let me state two illustrations. Somebody writes to me from the Government of Manitoba and states: You have told us, you have said, that this was dangerous. Well, I have said it, but do you not think it is dangerous, the situation that exists now? The president of the Saskatchewan Wheat Pool, whom I like very much, upon being told of the decision of the Prime Minister to wait for a greater consensus now, says, "Well if they do not want to change the crow, then I can adjust to that." So you cannot say that this is a great commitment. I repeat that is my interpretation of what the Prime Minister said, but he is a bit like the Bible at the moment: He is interpreted differently by different people. So that is the situation we live in now.

• 1055

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, from time to time the federal government enters into agreements with the provinces with respect to joint development agreements to use the various transportation modes as development tools. One such agreement which was entered into with the Province of British Columbia was with respect to the development and shipping of the north-east coal. Another agreement which was entered into on July 21, 1973, embraced north-west transportation development in British Columbia. There were some questions before this committee on March 12 about this particular 1973 agreement and I wonder if the minister or one of his officials could elaborate a little more on it. This particular agreement committed the CNR to participate in a venture, in an extension of a rail line from Terrace to Dease Lake, a project that was later on abandoned. Now, it is my information from provincial sources which are always very sketchy and if at all existent, and from your department Mr. Minister that

[Translation]

D'autres préfèrent voir venir et estiment qu'ils se procureront toujours les fonds, les wagons-trémies, les locomotives, en temps voulu. Les avis sont donc essentiellement partagés sur cette question.

Sincèrement, je vous répète que la situation actuelle s'explique par les circonstances. La modernisation du régime tarifaire du Nid-de-Corbeau aura lieu un jour ou l'autre, car il défavorise grandement les agriculteurs aujourd'hui.

L'autre jour, on m'a fait passer pour le défenseur de l'industrie bovine de l'Alberta. C'est faux, car je défends aussi le secteur céréalier même si j'estime qu'actuellement il se fait du tort à lui-même. Le projet de modernisation des tarifs que nous avons présenté est une bonne affaire pour eux. Il leur permettrait de réduire leurs coûts d'entreposage, d'accroître leurs ventes sur les marchés internationaux et leur rapporterait beaucoup, en fin de compte.

Pour éviter d'accuser le gouvernement de s'être lancé, les yeux fermés, dans la modernisation du régime tarifaire, il faudrait que le projet ait d'avantage d'adeptes. Je vous cite deux exemples: un représentant du gouvernement du Manitoba m'écrit que j'avais prétendu que le projet était dangereux. C'est vrai, mais la situation actuelle ne l'est-elle pas? Le président du Saskatchewan Wheat Board, un de mes amis, a déclaré que si l'on ne voulait pas modifier le régime tarifaire, il pourrait s'y faire, en apprenant que le premier ministre attendait qu'un plus grand accord se dégage. On ne peut donc prétendre qu'il y ait un engagement ferme de la part du premier ministre, du moins est-ce mon interprétation, mais je sais qu'on donne actuellement à son attitude autant d'interprétations qu'on en a données à la Bible. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, le gouvernement fédéral conclut de temps à autre des ententes conjointes de développement avec les provinces visant à utiliser les différents moyens de transport comme mécanismes de développement. On en a conclu deux avec la Colombie-Britannique, l'une portant sur la mise en valeur et le transport maritime du charbon du Nord-Est, l'autre, signée le 21 juillet 1973 sur l'expansion du transport dans le nord-ouest de la province. Le 12 mars, des questions ont été posées au Comité à propos de l'entente de 1973 et le ministre ou l'un de ses fonctionnaires pourrait peut-être nous donner des détails là-dessus. L'entente prévoyait que les SCNC collaboreraient à un projet de prolongement d'une voie ferrée allant de Terrace à Dease Lake, lequel a été abandonné ultérieurement. J'ai appris de sources provinciales toujours très vagues et quasiment inexistantes, ainsi que de votre ministère, que le bruit courait que le gouvernement fédéral avait insisté pour aban-

[Texte]

there are rumours that there was a major contribution made by the federal government to abandon the rail line, that millions of dollars have changed hands between Ottawa and Victoria with the proviso that the rail line would be abandoned. Now, the reason I am asking this question is—it is an old problem—but the courts just recently adjudicated a suit that was launched by the contractors against the Province of British Columbia and the proponents of the project, and there has been a very significant settlement. The question is, to what extent is the CNR or the federal government party to the settlement and what, if any, moneys is the federal government obligated to contribute to the settlement that was arrived at in the courts.

Mr. Pepin: I confess to be totally unfamiliar with the subject. Mr. Giroux may have some information.

Mr. Robert Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, Mr. Minister, I am more familiar with the first part of Mr. Oberle's question. There was a very high federal government contribution to the Dease Lake line.

Mr. Oberle: Could you put a figure on it, please?

Mr. Giroux: Yes, I think it was somewhere around \$80 million but I will have to check that out. That was made around 1977 or 1978 so we would have to go back a few years and it was to . . .

Mr. Oberle: Excuse me. That \$80 million was paid to British Columbia . . .

Mr. Giroux: That is right.

Mr. Oberle: . . . with the provision that the line would be abandoned.

Mr. Giroux: It was part of a final settlement to terminate what had been built to a particular point on the line and to not proceed further with the line because it was found that it was not the best use of the available government funds for the development of that area.

With respect to your second question, I would have to check that out. This settlement in the courts, I am not familiar with. To my knowledge, the federal government is not involved in any financial contributions towards that settlement. Whether the CNR is involved or not, I would have to find that out for you.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, could we ask the officials and the minister to find that out and provide us with that information?

Mr. Pepin: Mr. Giroux will be before you for a period of time so he will follow up on this.

Mr. Oberle: All right. I think it is a strange way of developing a region of the country when two governments get together and pay each other money not to develop something and to abandon certain development schemes. This railway was built to deliver the asbestos from Dease Lake and eventually to tie in with the Yukon lines. It has always been a great mystery to people who have a special interest in the area why that particular agreement was reached, first of all to extend the transportation network of the north-west, and then to

[Traduction]

donner la voie en question. Plusieurs millions de dollars avaient été versés par Ottawa à Victoria pour abandonner le projet. Je m'explique: c'est un problème qui date. Les tribunaux ont dû se prononcer, récemment sur des poursuites intentées par les entrepreneurs contre la Colombie-Britannique et ceux qui avaient proposé le projet, et des sommes considérables ont dû être versées. Dans quelles mesures les Chemins de fer nationaux du Canada où le gouvernement fédéral ont-ils été impliqués et quels dédommagements, s'il y en a bien eu, les autorités fédérales ont-elles dû accorder?

M. Pepin: J'avoue ne jamais en avoir entendu parler. M. Giroux a peut-être des renseignements là-dessus.

M. Robert Giroux (administrateur du transport de surface, ministère des Transports): Monsieur le président, monsieur le ministre, je suis mieux en mesure de répondre à la première partie de la question de M. Oberle. Le gouvernement fédéral a versé des sommes très élevées au projet de prolongement de la voie ferrée jusqu'à Dease Lake.

M. Oberle: Pourriez-vous nous donner un chiffre?

M. Giroux: C'était, sauf erreur, de l'ordre de 80 millions de dollars, mais je devrai vérifier. Le versement a été effectué vers 1977 ou 1978, il faudrait remonter à quelques années, et c'était pour . . .

M. Oberle: Excusez-moi: les 80 millions de dollars ont été versés à la Colombie-Britannique . . .

M. Giroux: C'est exact.

M. Oberle: . . . à la condition d'abandonner la voie ferrée.

M. Giroux: Le règlement décisif consistait à terminer la construction sur une partie du tronçon, sans aller plus loin, car on s'est aperçu que cela ne favoriserait pas beaucoup l'expansion de cette région.

Pour ce qui est de votre deuxième question relative au règlement devant les tribunaux, il faudra que je vérifie, car je ne suis pas au courant. Sauf erreur, les autorités fédérales n'ont dû accorder aucun dédommagement. Quant aux CFNC, il faudra que je m'en enquière.

M. Oberle: Monsieur le président, le ministre et ses fonctionnaires pourraient-ils nous fournir ce renseignement?

M. Pepin: M. Giroux sera ici encore pendant un certain temps et il y aura l'occasion d'y donner suite.

M. Oberle: Très bien. Que deux gouvernements s'entendent ensemble pour se verser l'un l'autre de l'argent pour ne pas réaliser un projet et pour abandonner certains programmes de développement est à mon sens une drôle de façon de mettre en valeur une région du pays. Cette voie ferrée a été construite en vue d'acheminer l'amiante depuis Dease Lake, et il était prévu qu'elle se rattache éventuellement aux lignes du Yukon. Les gens de la région qui s'intéressent au problème se sont toujours demandé pourquoi on en est arrivé, en premier lieu, à cet

[Text]

abandon it. So I will want to come back to that at a later time and hopefully get more information on it.

• 1100

Mr. Minister, about the north-east coal, frankly I must admit that I am less than satisfied with your answers before the committee the last time. You seem to be taking the telex that Senator Olson sent to the proponents, Denison and Teck, on February 9, 1981, as your whole source of information about the north-east project. Frankly, sir, there have been a total of close to 50 different studies—and I am using no other source of information for my questions than that tabled before the House by your colleague, Mr. Lalonde, a couple of weeks ago. We have a list of studies that were jointly funded by Ottawa and Victoria; close to 50, in fact. Twelve deal with transportation alone. There are resource studies, environmental studies, water studies, fish and wildlife studies, archeological studies, mine-reclaiming studies, wildlife studies. To make a long story short, one study yet incomplete was also listed. It deals with public information, and this study consists of the production and the distribution of a public information brochure. Unfortunately, that one is yet incomplete. It says that in the document here.

Furthermore, sir, despite the fact that Senator Olson in his telex to Mr. Phillips made a clear commitment—and I will read it to you:

The federal government will undertake to exercise all its responsibilities relative to the protection of the environment and will establish a consultative process with the native people in the area.

So you saying the federal government has no responsibility whatever for the environment, particularly at the coast, but also in central B.C., is not true. Furthermore, the federal government does, of course, have a very direct responsibility to the native people in the area, and these commitments are there.

Sir, not a single socio-economic study has been done for this massive mega-project: not in the area where the coal is harvested, not in the area the trains traverse. You are adding five or six more trains to the main line between Prince George and Prince Rupert, causing an additional burden on the adjacent communities. There has not been a study of that. And what really concerns me is the discrepancy between the two documents; and I am making reference to the two documents which were exchanged between Ottawa and Victoria, the first on August 6, 1980—and I just want to read three short sentences into the record:

The current proposal . . .

[Translation]

accord visant l'agrandissement du réseau du Nord-Ouest, pour ensuite l'abandonner. Je reviendrai plus tard à cette question, et j'espère que l'on pourra me fournir davantage de renseignements.

Pour ce qui est du charbon du Nord-Est, monsieur le ministre, je dois vous avouer très franchement que je ne suis pas du tout satisfait des réponses que vous avez données lors de votre première comparution devant le Comité. Il semblerait que les seuls renseignements dont vous disposiez au sujet du projet du Nord-Est sont ceux que contient ce fameux télex que le sénateur Olson a envoyé aux sociétés Denison et Teck, le 9 février 1981. J'aimerais vous signaler que près de 50 études différentes ont été faites à ce sujet. J'ajouterais que les questions sont fondées exclusivement sur les renseignements que votre collègue, M. Lalonde, a déposés à la Chambre il y a quelques semaines. Nous avons une liste de près de 50 études qui ont été financées conjointement par Ottawa et Victoria. Douze de ces études traitent exclusivement des transports. Mais il y a également des études sur les ressources, sur l'environnement, sur l'eau, sur les poissons et la faune, sur l'archéologie et sur la récupération de mines. Figure même dans la liste une étude qui n'est pas encore terminée, qui traite de l'information fournie au public et qui suit toutes les étapes de production et de distribution d'une brochure d'information à l'intention du grand public. Cependant, comme je l'ai déjà dit, cette étude n'est malheureusement pas encore terminée. C'est d'ailleurs précisé dans le document que j'ai ici devant moi.

Par ailleurs, le sénateur Olson, dans le telex qu'il a envoyé à M. Phillips, fait une déclaration très claire, et je cite:

Le gouvernement fédéral assumera toutes ses responsabilités relatives à la protection de l'environnement et mettra sur pied un processus de consultation avec les autochtones vivant dans la région.

Par conséquent, votre déclaration selon laquelle le gouvernement fédéral n'a aucune responsabilité pour ce qui est de l'environnement, notamment le long des côtes, mais également dans la partie centrale de la Colombie-Britannique, est tout à fait fausse. D'autre part, le gouvernement fédéral est directement responsable devant les autochtones qui habitent cette région, et il doit respecter les engagements qu'il a pris.

Monsieur le ministre, aucune étude socio-économique n'a été faite au sujet de cet énorme projet, que ce soit dans la région où le charbon est exploité ou dans celles que traversent les trains. Vous ajoutez cinq ou six trains à la ligne principale reliant Prince George et Prince Rupert, ce qui va être un fardeau supplémentaire pour les localités voisines, comme l'explique l'étude qui a été faite à ce sujet. Ce qui me préoccupe le plus, à vrai dire, c'est le fait que ces deux documents ne cadrent pas tout à fait. Il s'agit de deux documents qui ont été échangés entre Ottawa et Victoria, le premier étant daté du 6 août 1980 . . . et j'aimerais vous lire trois petites phrases:

La proposition qui a été faite . . .

[Texte]

—I am now referring to the document of August 6, 1980, which came from the office of Senator Olson to Mr. Phillips in Victoria . . .

The current proposal from British Columbia, however, provides no indication that either government could directly recover its investment.

Another sentence:

We would not want to be in a situation where south-east and north-east producers were being played off one against the other, or worse, Canadian interests being played off against other international competition.

• 1105

Basically, on August 6, 1980, Senator Olson on behalf of the government and on behalf of CNR and the transport commitments sent to Mr. Phillips a rejection of any increase in federal government contribution to this project. Then on February 9, 1981 the telex to which you have referred on several occasions which is almost the sole source of your information where the extent of the federal contribution is outlined, you have admitted that certain aspects of it are 'iffy'; for instance, the throughput charge at the port being limited to \$3 with the federal government picking up the additional costs.

I asked you at the last meeting, if you recall, to tell us what throughput charges at the port of Vancouver or the Roberts Bank are, and you said that you would try to provide that information to me. That would give us an indication of what the possible additional costs of the federal government could be in addition to the \$225 million which is readily identified in the joint agreements under Regional, Economic Expansion which will require federal funds to put in place social infrastructures such as the townsites and so on. I am trying to nail it down a little closer to take some of the 'iffyness' out of this project—'iffyness' being a term used by your former Cabinet colleague who is now a vice-president of Teck Corporation—since you or the B.C. government are not prepared to do a cost analysis of this project, to arrive at a better position in which we could make a more intelligent judgment on the viability of this project.

Mr. Pepin: I am very sorry again, but the last time you brought up the subject I said that I regretted you had not told me because I would have invited Senator Olson to be here because he was front and centre for the federal government in that negotiation. I was marginal to a certain extent.

Mr. Oberle: Sir, with respect, Senator Olson is not in charge of the CNR and the CNR were the chief negotiators in this whole thing.

[Traduction]

Cette phrase est tirée du document daté du 6 août 1980, que le bureau du sénateur Olson a envoyé à M. Phillips à Victoria . . .

La proposition qui a été faite par la Colombie-Britannique ne fournit cependant aucun indice selon lequel l'un ou l'autre des gouvernements pourrait directement recouvrer son investissement.

Et voici une autre phrase:

Nous n'aimerions pas nous retrouver dans une situation où les producteurs du Nord-Est et ceux du Sud-Est seraient montés les uns contre les autres, ou, pis encore, où des sociétés canadiennes seraient montées contre des concurrents étrangers.

En fait, donc, le 6 août 1980, le sénateur Olson, au nom du gouvernement et du CN, faisait part à M. Phillips du refus d'augmenter la participation financière du gouvernement fédéral à ce projet. Mais pour ce qui est du télex du 9 février 1981, auquel vous vous êtes reporté à plusieurs reprises et qui semble être votre unique source de renseignements, dans lequel se trouve clairement définie la contribution que compte donner le fédéral, vous avez reconnu qu'il comporte des facteurs inconnus ou incertains. Je songe, par exemple, au droit de passage payable au port qui est limité à \$3, le gouvernement fédéral devant assumer les coûts supplémentaires.

Vous vous souviendrez que lors de la dernière réunion, je vous avais demandé de nous préciser quels étaient les droits de passage au port de Vancouver ou au banc Roberts, et vous m'aviez dit que vous essaieriez de me fournir ces données. Cela nous donnerait une idée des coûts supplémentaires que le gouvernement fédéral pourrait avoir à assumer en plus des 225 millions de dollars déjà prévus dans les ententes mixtes, qui relèvent des ministères de l'Expansion économique régionale, où il est question de consacrer des fonds fédéraux à la mise en place des infrastructures sociales nécessaires, comme par exemple l'aménagement du cœur de la ville, etc. Ce que j'essaie de faire, c'est de préciser un peu la situation et d'enlever son aspect «aléatoire», dont a parlé votre ancien collègue du Cabinet qui est maintenant vice-président de la Société Teck. Et si je veux éclaircir les choses, c'est que ni vous ni le gouvernement de la Colombie-Britannique n'étiez prêts à faire une analyse des coûts du projet, qui vous permettrait d'être mieux placés pour juger de la viabilité du projet dans son ensemble.

M. Pepin: Je regrette, mais la dernière fois que vous avez soulevé cette question je vous avais dit qu'il était dommage que vous ne m'en ayez pas parlé avant, car j'aurais pu inviter le sénateur Olson à comparaître avec moi. Il a joué un rôle beaucoup plus important que moi dans le cadre de ces négociations, en tant que représentant du gouvernement fédéral.

M. Oberle: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le ministre, le sénateur Olson n'est pas à la tête du CN et ce sont les responsables du CN qui se sont vu attribuer le rôle de principaux négociateurs dans toute cette affaire.

[Text]

Mr. Pepin: All right. You asked me the other day how the federal government intends to recover its investment. This is what you brought it down to today.

Mr. Oberle: Yes, and what factors had changed between August 6, 1980 where the project was considered and announced to be totally unviable for the reasons mentioned in the telex and February 9, 1981 when these commitments were made. There was no change in freight rates. In fact, a cost analysis that was done by the CNR said that there would be a minimum of \$20 and a maximum of \$25 of freight rates to come anywhere close to recovering the initial contribution, and then of course we know that something much less was negotiated than the \$20 figure.

Mr. Pepin: There were all kinds of negotiations for weeks, back and forth, between the coal mine owners, the CN, the Government of British Columbia, the Japanese and so on. My answer to you the other day was simply that from the point of view of CN this is a commercial program, one in which the Government of Canada incurs no financial obligations in terms of subsidization. I am quite sure the rates were discussed extensively. Concessions were made, I am quite sure, as happens in all negotiations. But you asked me if there was a commitment on the part of the federal government to recover these moneys and I said as far as I was concerned that CN was involved in a thoroughly commercial enterprise.

The Chairman: Mr. Oberle, you just have a minute left.

Mr. Oberle: One minute, yes. Okay, let us make just a . . .

Mr. Pepin: What do you want me to say?

• 1110

Mr. Oberle: I would like you to table a socio-economic study and a cost analysis. I would like to know what the throughput charges at Roberts Bank are and what the possible commitment of the federal government will be with respect to the throughput charges on the port because there is some iffyness associated with the Ridley Island development which would . . .

Mr. Pepin: He will have to write a new "iffyness" paper every day because there will always be problems in this area.

Mr. Oberle: We are entitled to know a little more than we know right now about the amount of the federal government's contribution to this project.

I want to just make a short comparison. You said that you would not want to be in a situation where southeast and northeast producers were being played off, one against another, or worse, Canadian interests being played up. Let me tell you what happened in Australia. The Australians are shipping coal to tidewater for \$3 a ton. The reason they negotiated and were pushed into a situation like that is because they put towns in place, with 10,000 to 12,000 persons just as

[Translation]

M. Pepin: Bien. L'autre jour, vous me demandiez comment le gouvernement fédéral compte récupérer son investissement. Aujourd'hui, vous avez choisi de tout ramener à cette même question.

M. Oberle: Oui. Et j'aimerais également savoir quels facteurs ont changé entre le 6 août 1980, lorsqu'on a annoncé que le projet n'était pas du tout viable, pour les raisons données dans le télex, et le 9 février 1981, date à laquelle ces engagements ont été pris. Il n'y a eu aucun changement pour ce qui est des tarifs de fret. D'ailleurs, une analyse de coûts réalisée par le CN expliquait qu'il faudrait situer le tarif de fret entre un minimum de \$20 et un maximum de \$25 pour pouvoir envisager de récupérer les contributions initiales. Mais nous savons tous que la négociation a porté sur un montant inférieur de beaucoup au minimum de \$20 dont je viens de parler.

M. Pepin: Des négociations de tous genres se sont déroulées des semaines durant entre les propriétaires des mines de charbon, le CN, le gouvernement de la Colombie-Britannique, les Japonais et d'autres intérêts. La réponse que je vous ai donnée l'autre jour était tout simplement la suivante: d'après le CN, il s'agit d'un programme commercial, pour lequel le gouvernement du Canada n'a aucune obligation financière en matière de subventions. Je suis certain qu'on a longuement discuté des tarifs. Je me doute bien, également, que des concessions ont dû être faites, comme cela se produit dans le cadre de toute négociation. Vous me demandiez si le gouvernement s'était engagé à récupérer ces sommes, et je vous ai dit que d'après ce que j'avais compris le CN s'était lancé dans une entreprise entièrement commerciale.

Le président: Monsieur Oberle, il ne vous reste plus qu'une minute.

M. Oberle: D'accord. Alors permettez-moi . . .

M. Pepin: Que voulez-vous que je dise?

M. Oberle: J'aimerais que vous nous remettiez une étude socio-économique et une analyse des coûts. J'aimerais savoir quels sont les droits de passage ainsi que l'engagement éventuel du gouvernement fédéral au sujet des droits de passage payables au port, car le projet de développement de l'Île Ridley semble comporter certains facteurs aléatoires qui pourraient . . .

M. Pepin: Il va falloir que je rédige une étude des aléas chaque jour, car il y aura toujours des problèmes dans ce domaine.

M. Oberle: Nous sommes en droit d'en savoir un peu plus que ce que nous savons maintenant au sujet de la participation financière du gouvernement fédéral à ce projet.

J'aimerais faire une petite comparaison, si vous me le permettez. Vous avez dit tout à l'heure que vous ne vouliez pas vous trouver dans une situation où les producteurs du Sud-Est et du Nord-Est seraient montés les uns contre les autres ou, pis encore, où les sociétés canadiennes seraient montées contre leurs concurrents étrangers. Je vais vous dire ce qui s'est passé en Australie. Les Australiens expédient du charbon à la marée pour \$3 la tonne. Ils se sont justement trouvés dans cette

[Texte]

we are planning at Tumbler Ridge. The Japanese and intelligent dealers put Australia in a position, as they are putting Canada in a position now, where you just simply cannot shut places down. You have got to make further concessions in order to keep a cashflow and keep the coal moving. That is what you were thinking about when you sent this telex to Mr. Phillips. I am saying that when this thing goes under, when this thing flies apart, and the bubble and the balloon burst, you will be making further concessions with respect to freight rates and port charges. I just want to be in a position to be able to tell you when it does happen, I told you so.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Do you wish to comment?

Mr. Pepin: Well, yes, I can just refer to what is in the Olson communiqué.

Mr. Oberle: Well, you told us that, and that is the only source of your information. I would suggest that we get someone before this committee that knows something about what went on behind the scenes.

The Chairman: Just a minute, Mr. Oberle, please.

Mr. Pepin: It is not iffy. The National Harbours Board believe that the \$3 throughput will be enough, will take care of the situation.

Mr. Oberle: But you still do not know what the charges are at Roberts Bank?

Mr. Pepin: The uncertainty was brought up because of the consumer price indexing of the \$3 at 80 per cent only. That is where the uncertainty was brought up. So the section that follows takes care of it by saying that "Should there be a degree of subsidization in the throughput charge of \$3 indexed at 80 per cent, then, beginning, in 1989, the National Harbours Board will be expected to operate the coal company in a commercial manner, and will recover the degree of subsidization that might afterwards".

Mr. Oberle: We will talk again in 1989, and in between, I can assure you of that.

The Chairman: Thank you.

Mr. Pepin: Well, I will be around.

Mr. Oberle: So will I.

The Chairman: Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I have a couple of questions, Mr. Minister, regarding revenues and expenditures at airports in Atlantic Canada, and I would like to zero in on one particular thing. Over the years, Mr. Minister, I see every time the estimates are tabled, that there are accounts of total revenues, total expenditures of airports. That was very logical to me until I discovered that there were millions of dollars owed the federal government, and as I understand it, are still owed the federal government by international airlines, who have used the services of personnel in Atlantic provinces' airports, specifically relating to ATC and air radio.

[Traduction]

situation et ont dû négocier cet accord, parce qu'ils avaient créé des villes de 10,000 à 12,000 personnes, comme nous comptons le faire à Tumbler Ridge. Les Japonais et d'autres négociants avertis ont mis l'Australie dans la position qu'ils essaient maintenant d'imposer au Canada, c'est-à-dire qu'il est impossible de faire marche arrière. Vous vous trouvez ainsi obligés de faire des concessions afin de maintenir votre marge d'autofinancement et d'assurer un acheminement ininterrompu du charbon. C'est à cela que vous songiez lorsque vous avez envoyé ce télex à M. Phillips. Ce que j'ai dit, c'est que lorsque cette affaire s'écroulera, vous serez obligés de faire d'autres concessions sur le plan des tarifs de fret et des droits de passage dans les ports. Lorsque les choses en arriveront là, ne venez pas me dire que je ne vous avais pas averti.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Avez-vous des commentaires à faire?

M. Pepin: Oui. Je ne puis me fonder que sur ce que contient le communiqué de M. Olson.

M. Oberle: Vous nous avez déjà dit que c'était là votre unique source de renseignements. Je propose que le Comité invite un témoin qui sache quelque chose au sujet de ce qui s'est passé en coulisses.

Le président: Un instant, monsieur Oberle.

M. Pepin: La situation n'est pas aussi incertaines que vous le prétendez. Le Conseil des ports nationaux pense que le droit de passage de \$3 sera suffisant.

M. Oberle: Mais vous ne savez pas quels sont les droits de passage au banc Roberts, n'est-ce pas?

M. Pepin: On a parlé d'incertitude ou de possibilité de changement parce que les \$3 n'avaient été indexés qu'à 80 p. 100 à l'indice des prix à la consommation. C'est pourquoi l'article qui suit reprend cela en disant: «S'il y avait financé par voie de subvention du droit de passage de \$3 indexé à 80 p. 100, on s'attendra à ce que le Conseil des ports nationaux gère de façon commerciale la société d'exploitation du charbon, à compter du début de l'année 1989, et qu'il récupère les subventions qui pourraient plus tard.»

M. Oberle: Nous en discuterons de nouveau en 1989 et, d'ici là, je puis vous assurer

Le président: Merci.

M. Pepin: Vous me trouverez bien quelque part dans les environs.

M. Oberle: J'y compte.

Le président: Monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions au sujet des recettes et des dépenses des ports de la région Atlantique, et je m'attacherai à un point en particulier. J'ai remarqué au fil des ans, monsieur le ministre, que chaque fois que le budget est déposé, il y a des états de comptes pour les recettes totales et les dépenses totales des aéroports. Cela m'a paru tout à fait logique jusqu'à ce que j'apprenne que des compagnies aériennes internationales, qui ont recours aux services du personnel des aéroports des provinces Atlantiques, notamment en ce qui concerne le contrôle du trafic aérien et la radiocommunication

[Text]

I would like to ask a specific question relating to that, a specific question of just what steps the federal government is taking to collect this money. As I understand, it is up in the millions of dollars. I would also like to examine that from the viewpoint of just where those moneys appear in the estimates.

• 1115

You know when I look at Gander Airport which is in the centre of my district, and we are very grateful for the capital expenditures that the federal government have approved, we look at the modest amount of money listed there as revenue and I begin to wonder as to what that revenue figure is composed of. I understand it is composed of landing fees. I understand also that the expenditures listed under that airport involve personnel, which includes people in the tower and people who work with air radio. But then I wonder about where the fees which are charged the international airlines for their services appear. In the case of Atlantic Canada, that really does not appear under "Transport" at all. At least, I cannot find it. So I would like that misunderstanding cleared up.

The reason I bring this up, Mr. Minister, is because the suggestion was made a couple of years ago to have certain airports run by commissions. And considering the fact that an airport can be making maybe \$30,000 or \$40,000 a day in fees charged to foreign carriers, which perhaps is collected by the Department of Finance—I do not know who collects the fee, since it is paid directly to the federal government—and considering the fact that the salaries of the people involved are listed as expenditures in these airports, to my mind anyway that changes the whole idea which was presented of running airports by commissions. After checking into the matter, I discovered that the idea of the commission did not include the revenues that would be generated by these international charges. They would include just the revenues that were generated by landing fees. So really, Mr. Minister, there are two questions there: if perhaps one of your officials knows about it, where does this matter stand? Second, how does that fit into the revenue and expenditure pattern of an airport says like Gander.

Mr. Pepin: Okay. Do you mind if I have a little dialogue with Mr. McLeish for a few seconds? But in the open, on the total revenue, total cost recovery, I know that the percentage is 56 per cent. The department cost recovers 56 per cent of its expenditures, and that is quite nice because it allows the air administration to do more. But I think Mr. Baker wants to know what the revenues are composed of, if I understood the question well. You want to have a better idea of what revenues are?

[Translation]

aérienne, devaient toujours des millions de dollars au gouvernement fédéral.

Cela m'amène à vous poser une question bien précise. Quelles mesures le gouvernement fédéral a-t-il prises pour récupérer cet argent? D'après les renseignements dont je dispose, ces dettes se chiffrent dans les millions de dollars. J'aimerais également savoir où figurent ces sommes dans le budget.

Prenons par exemple l'aéroport de Gander, qui est situé au centre de ma circonscription, et pour lequel nous sommes très reconnaissants au gouvernement fédéral de financer une part importante des dépenses en capital. Je constate que la somme qui figure dans la colonne des recettes est assez petite, et je me demande de quoi elle est composée. Je pense qu'elle correspond aux droits d'atterrissage. Je pense, d'autre part, que les dépenses qui correspondent à ce même aéroport sont celles qui ont été faites au titre du personnel, c'est-à-dire les employés qui travaillent dans la tour de contrôle et ceux qui sont affectés à la radiocommunication. Mais je n'arrive pas à trouver les frais que doivent payer les compagnies aériennes étrangères pour les services qu'on leur rend. Dans le cas de la région de l'Atlantique, cela ne figure pas du tout sous la rubrique «Transports». Du moins, je n'arrive pas à trouver ces chiffres, et j'aimerais obtenir des précisions à ce sujet.

Je soulève cette question, monsieur le ministre, car on avait proposé, il y a quelques années, que des commissions soient chargées d'administrer certains aéroports. Cependant, quand on pense qu'un aéroport peut toucher \$30,000 à \$40,000 par jour au titre des frais imposés aux transporteurs étrangers, qui sont peut-être perçus par le ministère des Finances (je ne sais pas qui touche cet argent, puisqu'il est versé directement au gouvernement fédéral), et compte tenu du fait que les salaires des employés figurent dans la colonne des dépenses des aéroports, toute l'idée de faire administrer les aéroports par des commissions spéciales doit être réexaminée dans un autre contexte. Après vérification, j'ai découvert que dans la proposition dont je viens de parler, on n'avait pas tenu compte des revenus qui proviendraient du paiement de ces frais par les compagnies aériennes. On avait uniquement inclus les revenus provenant du paiement des frais d'atterrissage. C'est pourquoi j'aimerais, monsieur le ministre, vous poser deux questions: tout d'abord, où en est la situation à l'heure actuelle et, ensuite, comment un tel projet cadrerait-il dans le système de comptabilisation des recettes et des dépenses d'aéroports comme celui de Gander?

M. Pepin: Voyez-vous un inconvénient à ce que je consulte M. McLeish? Mais pour ce qui est des recettes totales et du recouvrement intégral des coûts, je sais que le pourcentage est de 56 p. 100. On recouvre 56 p. 100 de ces dépenses, ce qui n'est pas mal du tout, puisque cela permet à l'administration aérienne de faire davantage. Mais si j'ai bien compris la question de M. Baker, il aimerait savoir d'où proviennent tous les revenus. C'est bien cela, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes, and where the government now stands in collecting these millions of dollars that are owed.

Mr. Pepin: That is the second point: Owned by airlines. Mr. McLeish, would you care to answer?

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Yes, Mr. Chairman. With respect to the accounts that have been outstanding for a few years now by certain American carriers, the amount is now quite large. It is of the order of \$16 million or \$17 million and the case has now gone, I believe, to the Supreme Court. The carriers have taken it to the Supreme Court. They are objecting to having to pay these en route charges. Those charges are primarily for the North Atlantic en route charges dealing with both air radio and air traffic services. Now, that particular amount goes into the general fund and is shown against the Department of Transport's revenue. It is not allotted to specific airports.

The question of what credit a particular airport is given for any revenue that it collects, I can say that it receives credit for the air transportation tax and for the revenue from concessions and landing fees.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I see. Okay. So we have a situation where Atlantic Canada is in eastern Canada, and that would obviously be the first contact point, say, of an international carrier which is coming across the Atlantic or from the United States, or on the routes across the North Atlantic. Therefore, we are in a position in Atlantic Canada, because of our geography, to collect these revenues for the federal government. It is basically because of the position. I trust the airlines you referred to in the United States—it is mainly charges that they are disputing that were provided in eastern Canada, mianly. Is that correct?

• 1120

Mr. McLeish: Well, they move provided by the Gander Oceanic Control, which is part of the air traffic services, and the fact that Gander Oceanic Control is located at Gander in the Atlantic provinces is the sole relationship I see to the collection of this charge. I do not think there is anything particular that should be attributed to Gander. That centre could be located at several other places in the Atlantic provinces. As a matter of fact, it could be located at Toronto and do the same service.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Or it could be in Chicago.

Mr. McLeish: No, I am still thinking of Canada. It could be done by remoting the telecommunications and so on to where the centre was located. So I think the association, which I interpret from your question, of what revenue should be paid to Gander Airport because the centre is located there, is one that I have difficulty with, Mr. Baker.

[Traduction]

M. Baker (Gander-Twillingate): Oui, et j'aimerais également savoir ce qu'envisage de faire le gouvernement pour récupérer ces millions de dollars qu'on lui doit.

M. Pepin: Ça, c'est le deuxième point. Vous voulez savoir ce qui se passe avec les dettes qu'ont les compagnies aériennes à l'égard du gouvernement fédéral. Monsieur McLeish, êtes-vous en mesure de répondre à ces questions?

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Oui, monsieur le président. Pour ce qui est des comptes en souffrance de certains transporteurs américains, la dette s'entasse depuis quelques années et le montant total de celle-ci est maintenant considérable. Elle s'élève à environ 16 ou 17 millions de dollars, et je pense que la Cour suprême est en train d'étudier le problème. Les transporteurs en ont saisi la Cour suprême. Ils s'opposent à ces frais «en cours de route». Ces frais «en cours de route» applicables à l'Atlantique-Nord correspondent surtout à des services de radiocommunication et de contrôle aérien. A l'heure actuelle, ces sommes sont versées au fonds général et son débitées des recettes du ministère des Transports. Elles ne sont pas attribuées aux différents aéroports concernés.

Pour ce qui est des avantages de l'aéroport pour les recettes qu'il récupère, je puis vous dire qu'il touche des crédits pour la taxe sur le transport aérien et pour les frais de location et d'atterrissage.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je vois. Très bien. Un transporteur international qui traverse l'Atlantique, ou qui vient des États-Unis, ou encore qui a suivi une route de l'Atlantique-Nord, touchera sans doute pour la première fois le sol dans l'est du Canada. C'est pourquoi les régions de l'Atlantique, compte tenu de leur situation géographique, sont en mesure de percevoir ces recettes pour le compte du gouvernement fédéral. Et je tiens à souligner que cela relève surtout de notre situation géographique. J'imagine que les compagnies aériennes dont vous parliez tout à l'heure contestent surtout des frais correspondant à des services qu'ils auraient reçus dans l'est du Canada, n'est-ce pas?

M. McLeish: Les services en question ont été fournis par le contrôle océanique de Gander, qui fait partie des services de circulation aérienne. Le fait que le contrôle océanique soit situé à Gander ne signifie pas qu'il relève de Gander. Ce centre pourrait se trouver à différents endroits dans les provinces Atlantiques, voire même à Toronto, sans que le service fourni ne soit diminué.

M. Baker (Gander-Twillingate): Il pourrait également se trouver à Chicago.

M. McLeish: Non, puisque nous parlons du Canada. Mais on pourrait facilement déplacer les systèmes de télécommunications en fonction de l'emplacement du centre. Mais, monsieur Baker, je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que ces revenus devraient être versés à l'aéroport de Gander tout simplement parce que le centre s'y trouve situé.

[Text]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I understand that, Mr. McLeish, but, you know, when the idea came out of the commission, if I had understood the situation correctly and were able to advocate that ATC and Air Radio would be included in the commission, then we would not be all that badly off in Gander.

Mr. McLeish: Well, if I may, Mr. Chairman, speak to this point. With respect to the concept of the airport corporations, it is envisaged that the airports that would be included in the airport corporation concept would be capable of operating, based upon the revenues they raised from their proportion of the ticket tax, landing fees, general terminal fees and the concession revenues. It is also envisaged that the charges for air traffic services would not, in fact, be an expense against an airport in that system. So, not only would they not be receiving the revenues associated with what the carriers pay for on route; they would not be charged with that expense, either. So, I think that should allay your fears if we were to proceed with the airport corporation.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Okay. Now, if I understand you correctly, there are only certain carriers who are disputing the charge. There are other carriers, presumably, who are paying the charge. Is that right?

Mr. McLeish: Correct.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): So we are looking at a very large revenue that is recovered from ATC and Air Radio operations. Could you put any figure on it? I mean, is the intent of the charge to recover all costs associated with ATC and Air radio? I mean, in that particular region?

Mr. McLeish: It is not associated with the region per se, but with the North Atlantic service that is provided through the carriers engaged in North Atlantic flight operations who make use of the services provided by Air Canada west of the 40th meridian. I am having difficulty with your question, Mr. Baker, as to . . .

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Okay. Let me ask you . . .

Mr. McLeish: You seem to be associating it back again with a service provided by the Atlantic region.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes, I understand your problem. But to your knowledge, Mr. McLeish, is there any movement afoot at all, to your knowledge to change air space responsibility in Atlantic Canada right now?

Mr. McLeish: No, we have no intentions of making any changes. We are discussing with National Defence the operation of Goose Bay. We have, as a matter of fact, in the implementation of bilingual air traffic control in Quebec, the intention that the airspace above 29,000 feet controlled by Moncton would continue to be controlled by Moncton, but the airspace below 29,000 feet in due course will be controlled from a Quebec air traffic control unit. But we have to await the training of additional bilingual controllers and the acquisition of the necessary equipment to proceed with that portion of the plan. That is not envisaged for another, I think, three

[Translation]

M. Baker (Gander-Twillingate): Je comprends, monsieur McLeish. Mais vous savez, lorsqu'on a lancé cette idée des commissions, si j'ai bien compris, on demandait que le contrôle de la circulation aérienne et les radiocommunications relèvent également des commissions. Si cela avait été fait, Gander ne s'en porterait pas plus mal.

M. McLeish: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques commentaires. Pour ce qui est de ce concept de sociétés aéroportuaires, seuls seraient admissibles les aéroports capables de s'autofinancer grâce à leur pourcentage de la taxe sur les billets, aux frais d'atterrissage, aux frais généraux du terminal et aux loyers. Dans ce système, il n'est pas prévu que les frais pour les services aériens figurent sous la rubrique des dépenses des aéroports. Par conséquent, non seulement ces aéroports toucheraient des revenus en vertu des paiements pour les services «en cours de route», mais ces dépenses ne figureraient pas sur leur état de comptes. J'espère que ces quelques remarques auront suffi à apaiser vos craintes au sujet de ces éventuelles sociétés aéroportuaires.

M. Baker (Gander-Twillingate): D'accord. Si je vous ai bien compris, ce ne sont pas tous les transporteurs qui contestent ces frais. Il y en a sans doute qui les paient, n'est-ce pas?

M. McLeish: C'est exact.

M. Baker (Gander-Twillingate): Les revenus correspondant aux services de contrôle aérien et de radiocommunications sont donc importants. Pourriez-vous me donner un chiffre? J'aimerais savoir si, dans ces régions, ces frais ont pour objet de récupérer tous les coûts reliés au contrôle aérien et aux radiocommunications.

M. McLeish: Cela ne se rattache pas aux régions elles-mêmes, mais au service de l'Atlantique-Nord qui est fourni par Air Canada, à l'ouest du 40^e méridien, aux transporteurs qui empruntent les routes de l'Atlantique-Nord. Je ne comprends pas très bien votre question, monsieur Baker, pour ce qui est . . .

M. Baker (Gander-Twillingate): Bon, me permettez-vous de vous demander . . .

M. McLeish: Vous semblez de nouveau rattacher cela au service fourni par la région Atlantique.

M. Baker (Gander-Twillingate): Je comprends votre problème. A votre connaissance, monsieur McLeish, envisage-t-on à l'heure actuelle de modifier la responsabilité pour les espaces aériens de la région Atlantique?

M. McLeish: Non, nous n'avons aucune intention de faire des changements sur ce plan. Mais nous sommes en train de discuter de Goose Bay avec le ministère de la Défense nationale. De fait, dans le cadre de la mise en œuvre du bilinguisme dans le contrôle de la circulation aérienne au Québec, il est prévu que l'espace aérien de plus de 29,000 pieds et contrôlé par Moncton continue de l'être depuis cette ville, mais que l'espace se trouvant à moins de 29,000 pieds, à la longue, sera contrôlé depuis une unité de Québec. Nous devons toutefois attendre qu'il y ait d'autres contrôleurs bilingues de formés et qu'on ait reçu le matériel nécessaire à la mise en vigueur de

[Texte]

years. I ave forgotten the actual time. It is two to three years away yet.

• 1125

Those are the only changes I know of in the Atlantic region.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): That is fine, Mr. Chairman. That answers my questions on that.

Just one final question on the Canadian Ship Inspection Branch. Is there somebody here who could answer a simple question on that?

The Chairman: Yes, Mr. Sinclair will answer.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): The reason I ask this question is I notice that the Ship Inspection Branch are now becoming very detailed in their activities. They are becoming very meticulous in what they are doing. Of course, safety is the question, so presumably that is the thing for them to do.

Let me just give you a case. Whose responsibility is it to approve a fishing vessel to grant it a ship inspection certificate before it is sold? In other words, I have a case now, Mr. Chairman, of 24 boats due to go into the water tomorrow for the herring season and they do not have their clearance from the Ship Inspection Branch. They were all immobilized last year because of a certain deficiency, because a stability test was not done or an incline test was not done on that vessel when it was sold two years ago. Whose responsibility is it at the initial point when it comes out of the shipyard? Is it the responsibility of the builder to get those inspections done, and does he pay for it? Or is it the responsibility of the fisherman who buys the boat?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Gordon Sinclair (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, at the time of building a boat, it would be the responsibility of the owner, the prospective purchaser, to see that the necessary requirements of Canada Steamship Inspection were observed.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Yes, but how do you get the certificate?

Mr. Sinclair: A certificate is obtained after the vessel has been constructed and inspected by the inspector himself. I am not absolutely sure about small fishing vessels, but in larger vessels I know the practice is for an owner to submit plans before construction begins and to identify any deficiencies and correct them at the design stage before any building commences. But at the time the vessel is constructed and before it can go into service, it must have a steamship inspection certificate.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.
Mr. Gass.

[Traduction]

cette partie du projet. On ne prévoit pas que cela sera possible avant trois ans, je crois. J'ai oublié la date exacte, mais c'est dans deux ou trois ans au moins.

Ce sont les seules modifications dont j'ai entendu parler pour la région de l'Atlantique.

M. Baker (Gander-Twillingate): Très bien, monsieur le président, cela répond à ma question.

J'aimerais poser une dernière question à la Direction des services canadiens d'inspection des navires. Y a-t-il quelqu'un qui puisse me répondre à ce sujet?

Le président: Oui, M. Sinclair s'en chargera.

M. Baker (Gander-Twillingate): La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que j'ai remarqué que le service d'inspection des navires a des activités beaucoup plus détaillées maintenant; il est d'ailleurs très méticuleux. Bien entendu, c'est la sécurité qui est en cause et il est présumément indiqué de se comporter ainsi.

Permettez-moi de vous donner un exemple. De qui relève la responsabilité d'approuver un navire de pêche, de lui donner un certificat d'inspection avant la vente? Pour m'exprimer autrement, monsieur le président, à l'heure actuelle, je connais 24 navires qui doivent être lancés à l'eau demain en raison de la saison du hareng tout en n'ayant pas encore obtenu leurs certificats de la Direction de l'inspection des navires. Ils ont tous été immobilisés l'année dernière en raison de certaines carences, parce qu'un test relatif à la stabilité ou à l'angle d'inclinaison n'avait pas été effectué au moment de la vente, deux ans auparavant. J'aimerais donc savoir à qui incombe cette responsabilité lorsque le bateau sort du chantier naval. Est-ce au constructeur de veiller à ce que cette inspection ait lieu et est-ce à lui de la payer ou est-ce aux pêcheurs qui achètent le bateau?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Gordon Sinclair (administrateur des transports par eau, ministère des Transports): Monsieur le président, lors de la construction du navire, c'est à son propriétaire que revient cette responsabilité, c'est-à-dire à l'acheteur en perspective de voir à ce qu'on se conforme aux exigences des services d'inspection pour les navires à vapeur.

M. Baker (Gander-Twillingate): Oui, mais comment obtenez-vous les certificats?

M. Sinclair: On obtient le certificat après la construction du navire et une fois l'inspection effectuée par l'inspecteur en personne. Je ne sais pas tout à fait ce qui se passe dans le cas des petits bateaux de pêche, mais pour ce qui est des navires plus gros, je sais qu'il est courant pour un propriétaire de soumettre ses plans avant le début de la construction afin qu'on identifie toutes les carences possibles et qu'on les corrige au moment de la conception, c'est-à-dire avant le début des travaux de construction. Toutefois, une fois la construction terminée, le navire doit recevoir un certificat d'inspection de navire à vapeur avant d'entrer en service.

Le président: Merci, monsieur Baker.
Monsieur Gass.

[Text]

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman. I have several topics I would like to be enlightened on. The first one is the new air terminal at the Charlottetown Airport. A joint federal-provincial committee developed a detailed program pertaining to the reconstruction of the Charlottetown Airport, including the size, design, and cost of a new terminal building. This took place prior to 1977. In fact, these arrangements were finalized and an announcement was made by the federal minister on November 21, 1977 on the construction of a new terminal in Charlottetown. Since then there has been a lot of discussion, back and forth, about a design incorporating a control tower and a design with the terminal and the control tower separate.

• 1130

I notice in the estimates, under major capital projects on page 30-56, that there is some money in there to construct a control tower and operations building. I would like the minister to enlighten me, if he can, as to what the plans are regarding the total project at the Charlottetown airport regarding the air terminal and the control tower. Is it the plans of the department to build a separate control tower and a separate terminal, or is it the plans of the department to build a control tower now and build the rest of the terminal adjacent to or adjoining the control tower at a later date? I would just like to have an update on the terminal for Charlottetown and to know when we can expect tenders to go out for the building of the terminal.

Mr. Pepin: I try to carry a little piece of paper for each airport in Canada, but I realize I do not have it this morning on the Charlottetown one. But Mr. McLeish may have his sheet for developments at Charlottetown. Mr. McLeish, can you . . . ?

Mr. McLeish: Yes. We are proceeding with a control tower, and that should be commenced this year. The decision to go ahead with the terminal building was held up awaiting the negotiations with the air carriers over the rate at which we would recover costs for the new terminal building, that is, the space that the carriers lease in the new terminal building. We have just recently settled the rates with the two prime carriers, Eastern Provincial and Air Canada. I might say that those negotiations have gone on for about a year. Now that we have agreement from the carriers we will proceed to obtain Treasury Board approval for the construction of the terminal building. One of the conditions we require in going to the board is evidence of an agreement from the carriers that the carriers agree to the type of terminal building and that it does not have too many enhancements; secondly, that they agree to the rate of cost recovery.

Mr. Gass: If I might, Mr. Chairman, the witness has said that they have agreed on the type of terminal building. Is that what I understood?

Mr. McLeish: Normally the carriers object to paying for any of the enhancements to our standard terminal building designs where those enhancements are asked for by the province or the municipality. The carriers desire to pay for only the

[Translation]

M. Gass: Merci, monsieur le président. J'aimerais obtenir des éclaircissements sur quelques points. En premier lieu, j'aimerais aborder la question de la nouvelle aérogare de Charlottetown. Un comité fédéral-provincial a élaboré un programme détaillé ayant trait à la reconstruction de cet aéroport, programme englobant la taille, la conception et les coûts de ces nouvelles installations. Cela a eu lieu avant 1977. De fait, des arrangements définitifs à cet égard ont été annoncés par le ministre fédéral le 21 novembre 1977. Depuis, on a beaucoup discuté de conception, on a parlé d'ajouter une tour de contrôle ou de séparer l'aérogare et la tour de contrôle.

Je remarque dans les prévisions, à la rubrique Grands travaux d'équipement, page 30-57, des crédits prévus pour la construction d'une tour de contrôle et d'un bâtiment d'exploitation. J'aimerais donc que le ministre me dise, s'il le peut, quels sont les projets relatifs au projet d'ensemble de l'aéroport de Charlottetown. Le ministère a-t-il l'intention de construire une tour de contrôle séparée de l'aérogare ou de construire la tour de contrôle maintenant, et le reste des installations attendantes à une date ultérieure? J'aimerais simplement être informé et qu'on me dise quand on prévoit faire des appels pour la construction d'une aérogare.

M. Pepin: Je m'efforce d'avoir en mains des informations sur chaque aéroport au Canada et je me rends compte que je n'en ai pas ce matin au sujet de celui de Charlottetown. Toutefois, il se peut que M. McLeish dispose de sa feuille de renseignements au sujet de Charlottetown. McLeish, pouvez-vous . . . ?

M. McLeish: Oui. Nous avons décidé de construire la tour de contrôle et les travaux doivent commencer cette année. La décision de bâtir l'aérogare a été retardée à cause des négociations entre les transporteurs aériens au sujet des tarifs nous permettant de rentrer dans nos frais, c'est-à-dire au sujet de l'espace à accorder à ces transporteurs dans les nouvelles installations. A cet égard, nous venons d'arriver à une entente avec les deux principaux transporteurs, Eastern Provincial et Air Canada. Je précise que ces négociations durent depuis environ un an. Maintenant que cette entente est conclue, nous allons demander l'approbation du Conseil du Trésor pour la construction de l'aérogare. L'une des conditions dont nous avons besoin pour soumettre notre demande au Conseil et la preuve que les transporteurs aériens acceptent le genre d'aérogare proposé sans qu'on soit obligé d'y apporter beaucoup d'améliorations; deuxièmement, que ces derniers acceptent également certains tarifs nécessaires pour recouvrer nos coûts.

M. Gass: Si vous permettez, monsieur le président, le témoin a dit que les transporteurs ont accepté le genre d'aérogare proposé. Est-ce bien cela?

M. McLeish: D'habitude, les transporteurs ne veulent pas assumer les frais des améliorations qu'on propose au modèle de base des installations, lorsque ces améliorations sont demandées par la province et la municipalité. Ils sont disposés à ne

[Texte]

functional space they need. As a result, they work with us on the concept design; and where the carriers think it has too many enhancements, we eventually arrive at an agreement with them. We have to satisfy the Treasury Board that in fact such discussions have taken place and that the carriers involved are satisfied the building is a functional building and does not contain any enhancements which are not needed.

Mr. Gass: when the original agreement was signed back in 1977 the building was to be total, with a control tower as part of the terminal. That was later rejected and a proposal came forth with the modular concept for the terminal building, that they would build it as it was needed with the options of building on additional space I think they referred to it as the modular design. Mr. Chairman, can I be advised today what the design is now? Is it the original concept, or is it the modular design that the Department of is Transport considering at this point in time?

Mr. McLeish: It is a modular design but it provides . . . We arrived at an agreement with the City of Charlottetown and with the province on the type of concourse and entrance that would satisfy the needs of the city and the province. We have also arrived at an agreement with the carriers on the type of accommodation the carriers should have. We have also agreed upon how these costs should be paid for.

• 1135

Mr. Gass: A further point regarding the terminal: It has been brought to my attention that Charlottetown is the only capital city in Canada that has an air terminal that does not have customs clearance facilities. Is there any thought now of including customs clearing facilities. Is there any thought now of including customs clearing facilities in the new terminal at the Charlottetown airport?

We have a situation where people departing from P.E.I. to go outside the country have to leave the province, they have to go to Halifax—Halifax is the closest—to depart for outside the country and they have to return to Halifax, and sometimes pay for an overnight stay at a motel or hotel and leave their car at the airport in Halifax and pay charges for parking while they are away. It is very inconvenient for islanders. It is also inconvenient for people who are coming into the island, let us say a charter plane full of tourists from England, from the New England States or any of the states of the United States. Is there any consideration being given to customs clearance in the Charlottetown terminal, as it is the only capital city in Canada that does not have customs clearance at its airport?

Mr. McLeish: Mr. Chairman, the Minister of Transport's responsibility is to provide the space in the terminal building when a decision is made by Customs and Immigration to provide such a service. I am not aware that Customs and Excise has made the decision to provide such a service at Charlottetown. I believe it would be necessary to take that up with the other department to determine what its intentions are.

Mr. Pepin: I will do that, Mr. Gass.

[Traduction]

payer que les frais se rapportant à l'espace fonctionnel dont ils ont besoin. Par conséquent, ils collaborent avec nous aux travaux de conception afin qu'on puisse s'entendre de part et d'autre lorsqu'ils estiment qu'il y a trop d'améliorations proposées. Quant à nous, nous devons démontrer au Conseil du Trésor que de telles discussions ont eu lieu et que les transporteurs y ayant participé estiment que les installations sont fonctionnelles et ne contiennent pas de modifications inutiles.

M. Gass: Lorsque la première entente a été signée, en 1977, les installations devaient comprendre une tour de contrôle. Cela fut ultérieurement rejeté; on a adopté ensuite une conception modulaire de l'aérogare. Cela signifie qu'on construirait au fur et à mesure des besoins en se réservant la possibilité d'ajouter aux installations sur l'espace encore libre. Je crois qu'on a appelé ça la conception modulaire. Monsieur le président, peut-on me dire où on en est avec ces plans? A-t-on retenu la première conception ou plutôt le projet modulaire à l'étude en ce moment au ministère des Transports?

M. McLeish: Il y a bien un projet modulaire. Nous sommes arrivés à une entente avec la ville de Charlottetown et avec la province au sujet du genre de hall et d'entrée qui répondrait à leurs besoins. En outre, nous sommes tombés d'accord avec les transporteurs sur le genre d'installations qu'on devrait leur accorder et sur la façon dont il faut absorber les dépenses accompagnées par ces travaux.

M. Gass: Autre chose maintenant, au sujet de l'aérogare. On a attiré mon attention sur le fait que Charlottetown est la seule capitale du Canada dotée d'un aéroport ne comportant pas de douane. Est-ce qu'on envisage de fournir ces services et les installations s'y rapportant dans le nouvel aéroport prévu?

A l'heure actuelle, les gens quittant l'Île-du-Prince-Édouard pour l'étranger doivent se rendre dans une autre province, au moins jusqu'à Halifax; ils doivent faire de même pour revenir; il leur faut parfois passer la nuit dans un hôtel ou un motel, sans compter les frais de stationnement à l'aéroport de Halifax pendant la durée du voyage. Cette situation est très peu pratique pour les insulaires et pour les visiteurs. Je songe par exemple à un avion nolisé rempli de touristes d'Angleterre, des États de la Nouvelle-Angleterre ou d'un autre État américain. En conséquence, est-ce qu'on envisage de mettre sur pied un service de douane à l'aérogare de Charlottetown, puisque c'est la seule capitale du Canada n'offrant pas ce service à l'aéroport?

M. McLeish: Monsieur le président, la responsabilité du ministère des Transports est de fournir l'espace de l'aérogare nécessaire à la prestation de tels services lorsque les services des douanes et de l'immigration décident qu'il en sera ainsi. Or, que je sache les Douanes et Accises n'ont pas décidé de créer un tel service à Charlottetown. Je crois qu'il faudra en discuter avec les représentants ministériels concernés pour connaître leurs intentions.

M. Pepin: Je m'en charge, monsieur Gass.

[Text]

Mr. Gass: One final question on the terminal: You are going ahead, and the tenders are being let for the control tower, I believe—or have they already been let?

Mr. McLeish: I am uncertain, I am sorry. I do not have that information with me.

Mr. Gass: Now that the carriers have settled on a rate and the province and the federal government have settled on the terms of payment for this new terminal, when can we expect the final plans to go to tender and when can we expect the commencement of the project?

Mr. McLeish: Once we receive Treasury Board approval we will proceed into the tender stages. I would have to come back to you on that one, I am sorry. I will try to get that answer for you later today.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

Another subject that I am interested in is the . . .

The Chairman: You have five minutes, by the way, Mr. Gass.

Mr. Gass: . . . thank you—is the primary highway strengthening program. As you are aware, there has been a three-year program; it was designed to achieve greater uniformity in trucking regulations. Transport Canada and the Atlantic provinces undertook the cost shared primary highway upgrading program in 1977. The first phase of this program was completed over a period of three years. The minister is aware that the agreements in each case specify that the federal government is to consider further federal participation upon termination of the current programs. The programs have terminated, or are about to terminate tomorrow or today. Can the minister advise us as to whether he has conducted an evaluation and economic analysis of the current program to determine further participation? If so, when can the provinces expect some information on this and when can they expect the signing of an agreement further to fund jointly a program for highway strengthening?

Mr. Pepin: Mr. Chairman, the minister is very much aware indeed of the requests for continuation of this program. Every Atlantic province has made its request, generally at \$6 million, \$7 million, \$8 million more than the previous program. The department has analysed what has been done by this program in what is sometimes referred to as phase 1, implying that there will be a phase 2, and is generally satisfied—I think I can say—with the results. I could not say the same about the politicians, and you are probably one of them, because the general feeling is that the provinces take the money and include the contributions in their general highway development program so the money loses its federal “colouration” and the population as a whole does not see that the money has been provided by the federal government. I think I can say that, looking at the chairman, who has some views on that subject.

[Translation]

M. Gass: Une dernière question au sujet de l'aérogare: vous avez décidé de commencer les travaux, et je crois que les appels d'offres relatifs à la tour de contrôle seront lancés, à moins qu'ils ne l'aient déjà été?

M. McLeish: Excusez-moi, je ne suis pas en mesure de répondre à la question, faute de renseignements je n'en suis pas certain.

M. Gass: Maintenant que les transporteurs ont accepté un tarif et que la province et le gouvernement fédéral se sont entendus sur le mode de paiement de cette nouvelle aérogare, quand pouvons-nous nous attendre au lancement des appels d'offres et au début des travaux?

M. McLeish: Nous lancerons les appels d'offres une fois que nous aurons obtenu l'autorisation du Conseil du Trésor. Il faudra cependant que j'obtienne davantage de renseignements avant de vous répondre, je m'en excuse. J'essaierai d'obtenir cela aujourd'hui.

M. Gass: Merci, monsieur le président.

Il y a un autre sujet qui m'intéresse, il s'agit . . .

Le président: Il vous reste cinq minutes, monsieur Gass.

M. Gass: . . . merci—il s'agit du programme d'amélioration du principal réseau routier. Vous n'ignorez pas qu'un programme de trois ans a été mis en œuvre à cet égard afin de créer une plus grande uniformité des règlements relatifs au camionnage. Transports Canada et les provinces de l'Atlantique ont mis en œuvre ce programme d'amélioration du principal réseau routier en 1977, frais partagés. La première étape en a été terminée après trois ans. Le ministre n'ignore pas que les ententes en vigueur dans chaque cas précisent que l'administration fédérale étudiera la possibilité de participer encore au programme une fois les travaux actuels terminés. Or, ils sont terminés ou le seront très bientôt. Le ministre est-il en mesure de nous dire qu'il a effectué une évaluation et une analyse économique des programmes actuels afin de déterminer s'il y aura une participation fédérale ultérieure? Si tel est le cas, quand les provinces peuvent-elles prévoir être informées à ce sujet et quand pourront-elles signer une entente afin que le financement de ce programme soit maintenu de façon conjointe?

M. Pepin: Monsieur le président, le ministre est certes tout à fait au courant des demandes voulant qu'on poursuive le programme. En effet, chacune des provinces de l'Atlantique a soumis une telle requête, demandant généralement 6 millions, 7 millions ou 8 millions de plus que ce qui a été accordé dans le cadre du programme qui s'achève. Le ministère a étudié les réalisations ainsi que ce qu'on appelle parfois la phase I, ce qui suppose qu'il y aura une phase II. Or, en général, les résultats lui ont paru satisfaisants. Je ne puis dire la même chose des hommes politiques, dont vous faites probablement partie, parce qu'on estime généralement que les provinces prennent l'argent et comprennent les contributions dans le cadre de leur programme général d'amélioration du réseau routier. Par conséquent, les crédits ainsi affectés perdent leur caractéristique fédérale et la population ne se rend pas compte que l'argent provient du gouvernement central. Je crois pouvoir affirmer de

[Texte]

• 1140

Anyway, they are back now asking for a continuation of this program and it has become a question of finding out if the department and the government—because that would be a decision of the government—have the money necessary for it. There is a recognition of the need, no doubt, but the discussion is on still as to the financial capacity of the Canadian government to continue providing money in that fashion.

I must tell you that I have tried to build up the case for it by broadening the matter to a certain extent. I already talked about that at the committee the other day. It seems to me that federal politicians are wondering if maximum use of the money is made in terms of a multi-modal approach, in terms of an approach taking into account highways, road, air and so on. We worry about that.

On the other hand, the provinces have a tendency to try to get whatever they can from different programs, ours, DREE's and what not, with a sort of attitude of maximizing their immediate gains and not looking at the maximum use, the optimum use, of the money—hence an approach that we have made in the Atlantic provinces which is summarized in three words, multi-modal, envelope and trade-offs. The idea is simply to maximize the use of the money and to allow the provinces not to lose the money that they would not spend under a certain program because that money would go into the envelope and it could be transferred, shifted, traded off with another project. That is the idea that we are defending, that I am defending and my department is defending.

In that concept I am trying really hard—because I love the Atlantic provinces and their inhabitants—to convince my colleagues that there might be value in making a contribution to the envelope because I suspect that the program, phase two, will not take place. So I am trying to convince them to make a contribution to the envelope so that, in negotiation and in consultation with the provinces and members of Parliament from the area, we might identify a number of highway projects that could be taken care of by way of this approach, which might be a mixture of what is referred to around here as new money and money saved from another project that did not go ahead.

Am I clear enough?

Mr. Gass: Did I understand, Mr. Chairman, the minister to say that phase two will not take place?

Mr. Pepin: I do not know because the decision has not been made. I said I was afraid, and, when you are afraid that something might take place, you try to find another approach that might be more enticing to people who make the decision; and that more enticing way that I am finding, that I am developing, that I am proposing now, is this contribution of the federal government, not to a direct highway-strengthening program, but to the provincial envelope in that context of multi-modal approach, envelopes and trade-offs. I am sorry, it is a bit complicated; but I think you have followed me well.

[Traduction]

telles choses en présence du président, qui a lui aussi des idées là-dessus.

Quoi qu'il en soit, les provinces reviennent maintenant demander qu'on poursuive le programme; il s'agit donc de se rendre compte si le ministère et le gouvernement de qui relève la décision, disposent des sommes nécessaires. Il ne fait pas de doute qu'on est conscient des besoins, mais on discute encore à savoir si le gouvernement canadien dispose de sommes nécessaires pour continuer à financer des projets de la sorte.

Je dois vous préciser que je me suis efforcé d'appuyer cette cause en élargissant quelque peu. J'en ai déjà parlé, lors d'une séance antérieure. Il me semble que les hommes politiques fédéraux se demandent si on utilise au maximum les crédits accordés au titre de projet à approche diversifiée, c'est-à-dire ceux relatifs aux autoroutes, aux routes, aux transport aérien. Cela nous préoccupe.

Par ailleurs, les provinces ont tendance à essayer d'obtenir le plus possible des divers programmes, les nôtres, ceux du ministère de l'Expansion économique et régionale etc. Leur attitude semble plutôt être d'obtenir le plus dans l'immédiat, sans songer à l'usage maximal qu'on fera de ces crédits. C'est pour cela que nous avons adopté, pour les provinces de l'Atlantique, l'approche diversifiée ou modale, qui comporte le système des enveloppes et de l'échange. Il s'agit simplement de tirer le maximum des sommes accordées, et d'empêcher les provinces de perdre l'argent non dépensé au titre d'un programme précis, puisque le montant fera partie de l'enveloppe et pourra être transféré et affecté à un autre projet ou échangé contre autre chose. C'est cette façon de procéder que moi et mon ministère défendons.

A cet égard, par amour pour les provinces de l'Atlantique et leurs habitants, je m'efforce vraiment très fort de convaincre mes collègues de contribuer à l'enveloppe, car je soupçonne que la phase 2 du programme ne sera pas mis en œuvre. J'essaie donc de les inciter à faire une contribution afin que lors des négociations et des consultations avec les provinces et les députés de la région, nous puissions indiquer un certain nombre de projets d'amélioration des autoroutes qui peuvent être concrétisés de cette façon. J'entends par là aux moyens de sommes nouvelles et de montants provenant d'autres projets, n'ayant pas été réalisés.

Ait-je été assez clair?

M. Gass: Monsieur le président, ai-je bien compris le ministre, a-t-il affirmé que la phase 2 ne sera pas réalisée?

M. Pepin: Je ne le sais pas, étant donné que la décision n'a pas été prise. J'ai dit que je craignais cela et que dans un tel cas on essaie de trouver un autre moyen qui puisse inciter les gens chargés de prendre les décisions à être favorables aux idées préconisées. Cette méthode susceptible d'intéresser ces derniers, celle que je conçois et que je propose, comporte une contribution de la part du gouvernement fédéral, non une contribution directe à un programme d'amélioration des autoroutes, mais plutôt à l'enveloppe provinciale, dans le cadre de cette approche diversifiée et modale, comportant des envelop-

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Gass.

Mr. Gass: Do I have any more time, Mr. Chairman?

The Chairman: No, in fact you have gone a bit over.

Mr. Gass: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I just might say to Mr. Gass that I would be prepared, at some point, to discuss my own views with him with regard to highway-strengthening programs in Atlantic Canada.

Mr. Gass: Aha, bootlegging again.

The Chairman: Obviously, I do not get much opportunity here to do so because I occupy this chair rather than one of those.

• 1145

Our next questioner is Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, avant de dialoguer avec vous sur le sujet qui m'importe davantage, je voudrais attirer votre attention sur un article qui est tiré de *La Presse* d'aujourd'hui et qui dit que:

l'Association des gens de l'air du Québec a vivement dénoncé l'attitude quelle a qualifiée de «discriminatoire, insultante et provocante» de Transports Canada envers les contrôleurs aériens du Québec en leur refusant le même horaire que celui en vigueur à Toronto.

Et on donne quelques exemples.

Alors, je n'ai pas l'intention de poser des questions à ce sujet aujourd'hui, monsieur le ministre, parce que je sais que M. McLeish sera avec nous mardi prochain, mais je dis cela pour vous aviser que je serais intéressé d'obtenir des détails, des renseignements supplémentaires quant à cette accusation des gens de l'air.

Monsieur le ministre, ce qui m'importe davantage aujourd'hui, c'est surtout de dialoguer avec vous sur un sujet ou une relation que j'ai toujours trouvée difficile pour ne pas dire délicate, et c'est celle qui existe entre le ministre et ces deux corporations de la Couronne, c'est-à-dire le CN et . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Deniger. Would you identify the source of that quote with regard to Les gens de l'air? Which paper?

Mr. Deniger: It is quoted by *La Presse* on page B 12.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger: In an article entitled:

«La décision de Transports Canada est discriminatoire et insultante.»

The Chairman: Excuse me for interrupting you.

M. Deniger: Cela va.

[Translation]

pes et des échanges. Je m'excuse, il s'agit d'un sujet quelque peu compliqué, mais je crois que vous m'avez bien suivi.

Le président: Merci, monsieur Gass.

M. Gass: Monsieur le président, est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Non, vous avez même quelque peu dépassé la période qui vous est accordée.

M. Gass: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je précise à l'endroit de M. Gass que je suis disposé à discuter avec lui, à un moment donné, de mes propres idées au sujet des programmes d'amélioration des autoroutes dans les provinces de l'Atlantique.

M. Gass: Ah, ah, des discussions secrètes encore.

Le président: Eh bien, je n'ai certes pas beaucoup de possibilités de m'exprimer ici, étant donné les fonctions de président.

Je donne maintenant la parole à M. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, before turning to my main matter of concern, I would like to draw to your attention an article which appeared in today's *La Presse*, and which mentions:

l'Association des gens de l'air du Québec sharply criticized what it described as the "discriminatory, insulting and provocative" attitude shown by Transport Canada towards Quebec air controllers in refusing to grant them the same timetable as that enjoyed by the Toronto controllers.

There follow a number of examples.

I do not intend to ask any questions about this today, Mr. Minister, knowing that Mr. McLeish will be with us next Tuesday, but I would like to advise you that I am interested in obtaining more details about this accusation made by the Quebec association.

Mr. Minister, what I am interested in discussing with you today is the relationship, which I have always found very hard to understand, between the minister and the two Crown corporations, that is the CN and . . .

Le président: Pardon, monsieur Deniger. Voulez-vous identifier le nom du journal où a paru cet article sur les gens de l'air?

M. Deniger: C'est une citation d'un article de *La Presse*, à la page B-12.

Le président: Merci.

M. Deniger: Dans un article intitulé:

La décision de Transports Canada est discriminatoire et insultante.

Le président: Excusez-moi de vous avoir interrompu.

Mr. Deniger: It does not matter.

[Texte]

Alors, je disais, monsieur le ministre, j'ai toujours été . . .

M. Pepin: Voulez-vous que je réponde à la première question? On pourrait en finir . . .

M. Deniger: Non, parce que je voudrais développer davantage, surtout au sujet des contrôleurs de l'air au Québec.

M. Pepin: Très bien.

M. Deniger: Peut-être ce soir, si vous êtes prêt. Mais, je voudrais aujourd'hui dialoguer avec vous sur les relations qui existent entre vous et les corporations de la Couronne et surtout sur ce qu'on appelle l'ingérence politique dans les décisions des corporations de la Couronne. Et je donne deux exemples: CN Express d'une part; et d'autre part, les accusations qui ont été dirigées vers notre premier ministre en avril ou en mai 1979 concernant l'achat par Air Canada d'équipements aériens, soit à l'époque, le 767 ou l'Airbus.

Tout d'abord, monsieur le ministre, quelle est la relation que vous avez avec Air Canada et le CN? Lorsqu'il y a une assemblée du conseil d'administration, est-ce que vous recevez une copie du procès-verbal de cette assemblée, c'est-à-dire est-ce que vous recevez une copie de l'ordre du jour avant la réunion et ensuite une copie des décisions qui ont été prises?

M. Pepin: Je sais que j'en ai une après. J'ai un rapport après, mais je n'en ai pas avant.

M. Deniger: Vous n'en avez pas avant. Donc, vous ne savez pas au préalable ce que les administrateurs vont discuter entre eux.

M. Pepin: Je ne pense pas. Du moins, je n'ai jamais vu cet ordre du jour. Mais, j'ai vu les procès-verbaux.

M. Deniger: Les administrateurs de ces compagnies-là sont nommés par vous, en fait, par le gouverneur en conseil. Vous en avez nommé cinq ou six la semaine dernière à Air Canada. Eux représentent donc l'actionnaire principal ou le seul actionnaire, l'actionnaire étant le gouvernement. Alors, vous nommez ces administrateurs-là. Vous êtes, en fait, leur responsable, mais vous n'avez absolument rien à dire dans la direction de leurs décisions avant qu'ils les prennent.

M. Pepin: C'est probablement plus compliqué que cela . . .

M. Deniger: Je sais que c'est compliqué, monsieur le ministre, et ce que je veux savoir c'est: Où est votre esprit là-dedans?

M. Pepin: Alors, comme je vois cela, les administrateurs d'une société de la Couronne sont jusqu'à un certain point comme des administrateurs des autres sociétés commerciales dans le sens qu'ils sont là pour, d'abord, défendre les intérêts de la société elle-même. C'est leur première préoccupation. Je ne dis pas la principale, je dis: c'est la première.

M. Deniger: De la société ou de leurs actionnaires?

M. Pepin: C'est la première préoccupation.

M. Deniger: Des administrateurs.

M. Pepin: Des administrateurs. C'est pour cela qu'on les nomme. Ils sont nommés là pour prendre d'abord les intérêts de la société où ils siègent, comme on le ferait dans toute autre société. Et là, je ne suis pas un spécialiste de ces questions-là, je les vis tout simplement. C'est plutôt une expérience vécue

[Traduction]

As I was saying, Mr. Minister, I have always been . . .

Mr. Pepin: Would you like me to answer the first question?

Mr. Deniger: No, I would like to get back to it in more detail later, especially this question of Quebec air controllers.

Mr. Pepin: Very well.

Mr. Deniger: Perhaps this evening, if you are ready. What I would like to discuss now is the relationship between you and your Crown corporations, as well as what is called political interference in the decisions of such Crown corporations. Let me give two examples. CN Express is one; another is the accusations levelled against our Prime Minister in April or May of 1979 concerning the purchase by Air Canada of a particular aircraft, the choice being at the time between the 767 or the Air Bus.

First of all, Mr. Minister, I would like to know what relationship you have with Air Canada and the CN. Do you receive a copy of the agenda of meetings of the board of directors before such meetings are held and a report on what decisions are taken?

Mr. Pepin: I know that I do receive a report afterwards but not beforehand.

Mr. Deniger: You are not given advance notice? This means that you are not informed ahead of time what the directors will be discussing?

Mr. Pepin: Yes. At least, I have never seen such an agenda but I have received the minutes.

Mr. Deniger: The directors of these companies are appointed by you through the governor in council. You appointed five or six with Air Canada last week. These directors represent the sole shareholder, namely the government. Although you are responsible for appointing such directors, you have absolutely no influence in their decisions before they are taken.

Mr. Pepin: It is probably more complicated than that . . .

Mr. Deniger: I realize that it is complicated and what I would like to know is how you perceive this.

Mr. Pepin: I consider the directors of a Crown corporation to be in a similar position to that of directors of any private corporation in that their first concern is to defend the interests of the corporation. I am not saying that it is their main concern but their first one.

Mr. Deniger: The interests of the corporation or the shareholders?

Mr. Pepin: It is the first concern.

Mr. Deniger: Of the directors?

Mr. Pepin: Yes. It is for this reason that they are appointed. They are appointed to watch over the interests of their corporation, just as if they were in a private business. I am not a specialist in these matters, I am simply speaking from my daily experience. I do not have much theoretical knowledge about

[Text]

que le manuel que je vous sers maintenant. M. Kroeger est probablement beaucoup plus ferré que moi sur ces questions d'administration.

Mais, ce que je vois, c'est qu'à partir de ce moment-là il y a quand même une situation tout à fait *ejusdem generis*. Premièrement, parce que le seul actionnaire c'est le gouvernement représenté par le ministre. Deuxièmement, parce que c'est lui qui les a nommés. Quatrièmement, la société elle-même doit rendre compte, obtenir des approbations pour son budget, pour son planning, de la part des agences principales du gouvernement central.

• 1150

Alors, je regarde M. Kroeger parce que j'espère qu'il va faire des commentaires. Mais comme je vois cela moi, c'est tout à fait *sui generis* en ce sens qu'ils sont là d'abord pour représenter, pour défendre et pour promouvoir les intérêts de la société.

Mais par le fait qu'ils sont nommés par le gouvernement pour y être, par le fait que la société a des rapports *sui generis* avec le gouvernement, c'est-à-dire avec le ministre responsable, le Conseil du Trésor, le ministère des Finances etc., par le fait que dans certaines circonstances, je ne crois pas nécessairement que c'est le cas d'Air Canada, le gouvernement va se servir de ces sociétés de la Couronne pour des fins qui ne sont pas nécessairement celles de la société elle-même, c'est-à-dire comme «instrument» du gouvernement; je ne vois pas ce qui peut en résulter, mon cher monsieur Deniger, sauf quelque chose de tout à fait *sui generis*.

M. Deniger: En fait, moi, ce qui m'intrigue... C'est vous, monsieur le ministre, en fait, pas qui m'intriguez, mais qui m'intéressez. Vous avez par exemple une décision comme celle du CN Express. Le CN Express décide qu'il va mettre à pied, je ne sais pas moi, combien de gens. Là, immédiatement, c'est le tollé général et on vous demande, vous personnellement, d'intervenir. Vous le faites délicatement, mais vous le faites quand même, et il n'y a personne qui se plaint là-dedans. Même s'il y a des gens qui se plaignent, c'est qu'on peut vous accuser de ne pas être intervenu assez dans le dossier. Moi, ce n'est pas mon cas.

Mais où je ne comprends vraiment pas, à ce moment-là, certaines gens, c'est lorsque que, pour une décision qui me semble quant à moi fondamentale, c'est-à-dire l'achat d'équipement, et on parle de plusieurs avions, tels l'Airbus ou le 767, lorsque le gouvernement décide de mettre sur pied sous le leadership du ministère de l'Industrie et du Commerce un comité de sous-ministres qui va analyser les retombées économiques du choix d'un avion par rapport à un autre, on est alors accusé d'ingérence politique.

Monsieur le ministre, je voudrais que vous me disiez, selon vous, si ce que vous avez fait dans le cas du CN Express constitue de l'ingérence politique? D'autre part, le fait de mettre sur pied un comité de sous-ministres qui va étudier les conséquences et les retombées économiques d'un avion par rapport à un autre, est-ce que c'est, selon vous, de l'ingérence politique?

[Translation]

the subject. Mr. Kroeger is probably much better up than I am on such administrative questions.

The situation is nonetheless a very special one in that, first of all, the sole shareholder is the government represented by the minister. Secondly, because it is the minister who appoints the directors. Then, there is the fact that the corporation must account for its actions and obtain approval for its budget and its planning from the government's central agencies.

I am hoping that Mr. Kroeger may have something to add. But as I see it, their situation is a very particular one in that they are appointed, first of all, to represent, to defend and promote the interests of the corporation.

But in view of the fact that they are appointed by the government, and owing to the corporation's special relations with the government, the minister responsible, the Treasury Board, the Department of Finance and so forth, and since, in some circumstances, and I am not thinking necessarily of Air Canada, the government makes use of such corporations for purposes which are not necessarily those of the corporation itself, in other words, as instruments of the government, I do not see how we could describe the relationship as being any other than *sui generis*.

Mr. Deniger: I am quite interested by what you are saying, Mr. Minister. Let us take as an example the decision relating to CN Express. The CN Express decides it will lay off a certain number of employees. There is immediately a great outcry and you are asked to step in. You do so, with great tact, but you do so nonetheless and no one complains about this. If there are any complaints, they are to the effect that you did not intervene enough in this particular matter. That is not my opinion, by the way.

What I cannot fathom is the stand taken by some people when a very basic decision is involved, such as the purchase of equipment or aircraft, say either the air bus or the 767. When the government decides to set up, under the leadership of the Department of Industry and Commerce, a committee of deputy ministers charged with analyzing the economic spin-offs resulting from each of these choices, then there are accusations of political interference.

I would like you to tell me, Mr. Minister, whether you would describe your action relating to CN Express as political interference. And what about the decision to create a committee of deputy ministers to study the consequences and the economic spin-offs to be derived from the purchase of an airplane, would that constitute in your opinion political interference?

[Texte]

M. Pepin: Dans le cas de CN Express, c'était l'intention du CN, du bureau de direction du CN, que de procéder à cette «rationalisation», à ce retrenching, à ce «retranchement»... je ne sais pas si c'est français.

Alors, donc, dans le travail que j'ai fait ici, qui nécessitait certaines approbations du gouvernement à cause des conséquences socio-économiques que cela avait, j'avais la conviction de défendre les meilleurs intérêts du CN tels que vus par le bureau de direction du CN.

Le cas que vous présentez, d'Air Canada, l'achat de l'avion Airbus... D'abord, je n'étais pas ici dans ce temps-là, j'étais en vacances. Alors, je ne sais pas dans quelles circonstances cela s'est présenté, avant, après etc. Mais ma seule façon d'expliquer les choses, c'est que la relation entre les compagnies de la couronne et le gouvernement est tout à fait *sui generis* et je pense qu'il doit y avoir un échange continu qui n'est pas coutumier, si vous voulez, dans le secteur privé proprement dit.

Surtout que, même présentement, j'essaie de tenir compte de l'opinion de tout ce monde-là, mais il y a quand même un moment où le ministre doit agir un petit peu selon ses propres instincts parce que...

M. Deniger: Mais vous refusez en fait d'appeler cela de l'ingérence politique?

M. Pepin: Je refuse de donner une connotation péjorative au mot «intervention».

M. Deniger: Mais c'est précisément le point que je veux soulever, parce qu'on semble toujours qualifier cela de péjoratif. Ma prochaine question est très hypothétique. Si vous refusez de répondre aux questions hypothétiques, je le comprends. Vous allez peut-être comprendre le problème que je vois. Supposons que vous êtes un administrateur nommé par le gouverneur en conseil. Vous recevez justement, comme administrateur, une directive du gouverneur en conseil qui est présentée au bureau de direction par le président du conseil d'administration, une directive selon laquelle la question 3 à l'ordre du jour devrait être reportée à deux mois. Selon vous, l'intervention du gouverneur en conseil serait-elle suffisante pour vous lier à cette directive ou si vous pouvez à ce moment-là dire: je m'en fous, je décide quand même aujourd'hui ce qui est à l'ordre du jour.

M. Pepin: Là, vous êtes dans la position de l'administrateur.

M. Deniger: Oui.

M. Pepin: Eh bien, je vais en sortir facilement. Cela dépend du contenu de cette directive-là.

M. Deniger: Je la mets à son état le plus simple.

M. Pepin: Si elle contredit ma vision des choses, mon sens des responsabilités, etc.,...

M. Deniger: Vous ne vous sentez pas lié!

M. Pepin: Je démissionnerais si elle heurtait de front mes convictions et mon sens de la direction à donner à l'entreprise, à la société de la Couronne.

[Traduction]

Mr. Pepin: In the case of CN Express, the CN management intended to undertake this rationalization or retrenching.

In doing what I did, since some matters had to be approved by the government because of their social economic consequences, I was convinced that I was defending the best interests of the CN as perceived by the CN management.

Now let us turn to the purchase of the air bus by Air Canada. First of all, I was not around at the time, I was on holiday. I do not remember exactly the circumstances or the situation before or after. The only way I can explain things is to say that the relationship between Crown corporations and the government is a very special one and I think that there must be a continual exchange, which is not usual in the private sector as such.

I tried to consider everyone's views but at some point, as Minister, I must act according to my own judgment...

Mr. Deniger: But you refuse to call that political interference?

Mr. Pepin: I refuse to give the word intervention a pejorative connotation.

Mr. Deniger: But this is precisely my point. It seems that such intervention is always unfavourably interpreted. My next question is very hypothetical and if you would rather not answer, I can understand. You may understand the way I see the problem. Let us assume that a director appointed by the Governor in Council receives instructions from the Governor in Council, presented to the directors by the chairman of the board, to the effect that the third item on the agenda is to be postponed for two months. Would you take the Governor in Council's intervention as binding on you or would you consider this to be of no bearing in the belief that it is up to you to decide what the day's agenda will be.

Mr. Pepin: You are talking about the point of view of the director.

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Pepin: I will take the easy way out. It would depend on the contents of the directive.

Mr. Deniger: I am trying to give the simplest possible example.

Mr. Pepin: If it goes against my outlook and my understanding of the responsibilities...

Mr. Deniger: Then you do not feel bound.

Mr. Pepin: I would hand in my resignation if the instructions were diametrically opposed to my convictions and my view of the direction to be given to the Crown corporation.

[Text]

M. Deniger: Vous démissionneriez. Pourquoi ne pas tout simplement voter contre la directive?

M. Pepin: C'est une autre possibilité. Vous dramatisez évidemment afin de prouver quelque chose. Que voulez-vous prouver? Parce que moi, ce que je voudrais démontrer, c'est que c'est une espèce tout à fait particulière, qu'il y a un échange continu et qu'il peut très bien y avoir des situations où le bureau de direction n'est pas d'accord avec le gouvernement ou l'inverse, c'est-à-dire des situations où le gouvernement n'est pas d'accord avec le bureau de direction. Je pense cependant que ce sont des situations qui doivent se produire assez rarement.

M. Deniger: Mais quand elles se produisent, justement, les résultats sont assez éclatants. Je me suis toujours posé la question...

M. Pepin: C'est le prix qu'on paie pour avoir cet instrument qui s'appelle la société de la Couronne, qui est assez original, qui joue un rôle considérable dans le développement économique du Canada. Il faut payer un prix pour chaque bonne institution qu'on a.

M. Deniger: Cela, on pourrait débattre cela longtemps.

Monsieur le ministre, encore dans cette perspective des sociétés de la Couronne, parce qu'on est ici pour discuter de politiques au sens plus large et quelque peu philosophique, est-ce que vous voyez une différence entre le management d'une société de la Couronne et le management d'une entreprise privée qui sont en concurrence, par exemple: CP Rail et CN?

M. Pepin: En pure théorie, il ne devrait pas y en avoir. C'est-à-dire que le dirigeant d'une entreprise privée devra avoir la même conscience sociale, le même souci des valeurs humaines, le même souci de l'environnement, etc. que celui du secteur public. Mais il reste quand même que l'administrateur du secteur public est beaucoup plus tenu, parce qu'il est administrateur public, de respecter ces valeurs que celui du secteur privé. En d'autres termes, on s'attend à beaucoup plus de lui qu'on s'attend de l'administrateur du secteur privé.

M. Deniger: N'êtes-vous pas à ce moment-là un peu en conflit avec M. Bandeen qui nous disait ici même le 18 décembre dernier qu'il ne voyait pas de différence entre son style de management et celui de Sinclair ou de Burbridge du CP et que si vous imposez une décision que lui ne veut pas, à ce moment-là, vous êtes appelé, vous, à compenser directement par un subside.

M. Pepin: C'est la position qu'il prend, en effet.

M. Deniger: Est-ce aussi votre position?

M. Pepin: Non. M. Bandeen a travaillé très fort et continue à travailler très fort pour donner au public canadien l'impression de la réalité, c'est-à-dire que CN n'est pas, du fait qu'il s'agit d'une entreprise publique, une entreprise décadente où l'administration est de seconde classe, etc. Il a essayé et je pense qu'il a réussi, en grande partie du moins, à donner cette conviction à la population du Canada. Par conséquent, en tout ce qu'il dit et en tout ce qu'il fait, c'est sa préoccupation principale. Vous l'avez vu dans le cas de CN Express. Dans le

[Translation]

Mr. Deniger: You would resign. Why not just vote against the directive?

Mr. Pepin: That would be another possibility. But you are dramatizing the situation in order to prove something. What exactly is your point? I have been trying to show that the relationship is a very special one, that there is a continual exchange and that there may well be situations where the management does not agree with the government or vice versa. I do think that these are situations which seldom occur.

Mr. Deniger: But when they occur, the results are quite shattering. I have always wondered...

Mr. Pepin: This is the price we must pay for the rather original institution known as the Crown corporation which plays a considerable role in the economic development of Canada. There is a price to be paid for all our effective institutions.

Mr. Deniger: That is very debatable.

With reference once again to Crown corporations, since we are here to discuss broad policy matters, I would like to know whether you see any difference between the management of a Crown corporation and that of a private competitor, such as CP Rail and CN.

Mr. Pepin: From a purely theoretical point of view, there should not be any. The director of a private corporation should have the same social conscience, the same concern for human values and the environment as his public sector counterpart. But the fact remains that public sector managers are under much greater obligation to respect such values than those from the private sector. In other words, much more is expected of them than from private sector managers.

Mr. Deniger: Is not your position somewhat in conflict with that put forward by Mr. Bandeen when he appeared last December 18? He explained that he did not see any difference between his style of management and that practised by Sinclair or Burbridge in CP. He claimed that if you were to impose a decision on him which he did not agree with, then you would immediately have to make a compensation payment through a subsidy.

Mr. Pepin: Yes, that is the position he takes.

Mr. Deniger: Is it also yours?

Mr. Pepin: No. Mr. Bandeen has and is continuing to work very hard to get across a message to the Canadian public. He wants it to be realized that although the CN is a government business, its management is in no way lacking or second rate. I think that he has succeeded to a large extent in convincing the Canadian public. All his comments and actions must be understood in this context. You saw an example of this in the case of CN Express. In this particular matter, he developed, ahead of time, and perhaps we should not tell him this since he

[Texte]

cas de CN Express, il a, par anticipation, à mon avis il ne faudrait peut-être pas le lui dire, en voyant qu'il était administrateur public, il a développé de lui-même, sans qu'on ait eu besoin de le lui demander, un programme d'intégration, un programme de pension anticipée, un programme de relocation, un programme de reformation des employés qui est à la fine pointe du progrès moral dans ces secteurs-là.

• 1200

M. Deniger: Sauf que de plus en plus la jurisprudence nous indique qu'on tend vers cela.

M. Pepin: Je suis bien d'accord, on tend vers cela, mais ce que le CN a fait dans le cas de CN Express, c'est en avance sur ce vers quoi on tend, sur ce vers quoi on s'en va. Alors je dis simplement que M. Bandeen est un petit peu ambivalent parce que, tout en voulant donner la conviction à tout le monde que CN est administré aussi bien que n'importe quelle société privée, il n'en est pas moins conscient de ses responsabilités d'administrateur public et fait des choses qui vont plus loin que ce à quoi on s'attendrait normalement du secteur privé. D'accord?

M. Deniger: En fait, il ne va pas aussi loin que vous le désireriez parce que vous êtes intervenu vous-même dans le dossier pour qu'il aille encore plus loin.

M. Pepin: Oui.

M. Deniger: Encore une fois, on pourrait qualifier cela d'ingérence politique et il n'y a personne qui se plaint. Pourtant, dans d'autres cas, lorsqu'il y a ingérence politique, on se plaint. Peut-être est-ce parce que je suis politicien, mais moi, je ne vois pas d'objection à ce qu'il y ait de l'ingérence politique dans quoi que ce soit. C'est moi qui dois rendre compte à la population tous les quatre ans lorsqu'on m'élit.

M. Pepin: Vous avez la même situation dans le conflit entre Halifax et Montréal qu sujet de Dart. Parce que Dart déménage à Montréal, Halifax proteste, mais Halifax n'a pas protesté quand le CN a pris position dans Halterm ou dans Halifax Shipping. Elle ne s'oppose pas à ce moment-là. C'est normal, cela. Cela fait partie . . .

M. Deniger: Elle ne s'est pas opposée non plus lorsque Cast a quitté Montréal pour aller justement à Halifax pour vite réaliser que vraiment . . .

M. Pepin: Ce n'est pas Cast, c'est Dart.

M. Deniger: Non, je sais, mais il y a eu le cas opposé parce qu'il y avait une dispute entre le MEA et Cast. Cast a décidé de jouer le gros jeu, d'essayer de se retirer de la MEA, de la Maritime Employers Association d'aller à Halifax. Personne ne s'est plaint et ils sont revenus.

M. Pepin: Tout cela pour dire que du moment que vous avez des sociétés de la Couronne, et moi j'en suis un défenseur passionné, du moment que vous en avez, vous achetez une série de problèmes, ceux qu'on mentionne maintenant. Mais c'est un cas justement où l'on dit: les problèmes qu'on a avec cette institution-là n'empêchent pas les institutions elles-mêmes d'être très valables. Alors, on accepte les problèmes pour avoir les institutions.

[Traduction]

is a public administrator, he developed on his own initiative, without having to be asked, an integration program, a relocation program and a retraining program for employees, all of which were extremely advanced from a social point of view, by whatever standards.

Mr. Deniger: Exept that more and more jurisprudence shows that we are moving in that direction.

Mr. Pepin: I agree, that we are, but CN did in the case of the CN Express, is much more avant-garde than the general trend. I am simply saying that Mr. Bandeen is perhaps a bit ambivalent because while he wants to convince everyone that the CN is administered as well as any private industry, he is fully aware of his responsibilities as a public administrator, to take steps which would normally not be expected in the private sector. Do you agree?

Mr. Deniger: In fact, he does not go far enough because you intervened yourself in this case in order that he do more.

Mr. Pepin: Yes.

Mr. Deniger: Once again that could be called a political interference, but you do not hear anyone complaining. Yet in other cases of political interference, there have been complaints. Perhaps it is because I am also a politician, but personally I do not have any objections to political interference in any matter. I am the one who every four years has to account to the population at election time.

Mr. Pepin: The same conflict exists between Montreal and Halifax with respect to Dart. Dart is moving to Montreal, Halifax is protesting, but it did not do so when the CN made a decision with respect to Halterm or Halifax Shipping. Halifax did not object then, and that is normal. That is part of . . .

Mr. Deniger: And they did not object either when Cast left Montreal to go to Halifax only to quickly realize that in fact . . .

Mr. Pepin: It was not Cast, it was Dart.

Mr. Deniger: Yes, I know, but it was a reverse case because there had been a conflict between MEA and Cast. Cast decided to go for broke, to try to get out of MEA, the Maritime Employers Association and to go to Halifax. Nobody complained, and they went back.

Mr. Pepin: All this to say that as soon as you are involved with Crown corporations, of which I am a stout defender, you are buying a can of worms, the very problems now mentioned. And it is a case in point that the problems this institution raises does not prevent these institutions to be quite valuable, so if you want the institution, you have to take their problems too.

[Text]

M. Deniger: Si monsieur le président me permet un dernier commentaire, je suis un aussi grand défenseur que vous des sociétés de la Couronne; je pense que c'est tout à fait essentiel. Mais ce que je tiens à dire, c'est que s'il y a une intervention politique quelconque, moi, je ne vois rien d'anormal là-dedans.

M. Pepin: De toute façon, comme vous le dites cette intervention-là n'est pas privée; elle est visible, elle est vue par la population qui peut en juger. C'est d'accord, je pense.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Earlier in today's session, Mr. McDermid asked a question of Mr. McLeish for which he did not have the answer. He now has the answer. Mr. Giroux, was it? I am sorry.

Just before I ask Mr. Giroux to answer Mr. McDermid's question, may I advise members of the committee we had a request from the minister to change the agenda, or simply switch the agenda, this coming Thursday and next Tuesday because he has a commitment in Vancouver for which he wished Mr. Sinclair to accompany him. I have consulted with Mr. Mazankowski, he has agreed to the switch, and a revised notice will be sent out to that effect. Mr. Giroux.

Mr. Giroux: Mr. Chairman, Mr. McDermid raised the question as to the status of the tripartite Pedestrian Safety Crossing Committee, which was set up by the CTC. Mr. McDermid was quite right; there was a meeting held about a month ago of the committee.

It was decided to concentrate in this particular question on Ontario, because this is where the situation is most severe with respect to railway crossing accidents, particularly in the Oshawa to Hamilton area. The CTC has undertaken to analyse in more detail the accidents in that area to get to their causes, to analyse the crossing accidents, the formal ones as well as the trespassing ones which are quite a problem, I understand. The CTC will report back to the committee at a future meeting on that analysis. We do not have at this time an idea as to when this meeting will take place. I will try to get a bit more detailed information as to how it is coming along, and if Mr. McDermid is there when the surface administration comes in we could well elaborate more on the work of that committee, if that is agreeable to you, Mr. McDermid.

• 1205

Mr. McDermid: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We will be discussing surface transport on April 8.

Mr. McDermid: May I raise a point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. McDermid: While the minister is here and while Mr. McLeish is here, I feel that something has gone wrong somewhere and I want to raise it under a point of order. I am very pleased to see that on April 14 the minister will be releasing a master plan for Toronto International Airport, at which time he will be briefing members of Parliament who are interested and then hold a press conference afterwards.

[Translation]

Mr. Deniger: If the Chairman will allow me another comment, I am also a stout defender of Crown corporations; I think they are absolutely essential. I just want to reiterate that I find it perfectly normal to have political interventions.

Mr. Pepin: In any case, the intervention in question has been widely publicized, the population is aware, and can judge it on its merits. I think we agree.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Plus tôt aujourd'hui, M. McDermid a posé une question à M. McLeish qui ne pouvait pas répondre à ce moment-là. Mais il a maintenant la réponse. Il s'agissait de M. Giroux, alors?

Avant de demander à M. Giroux de répondre à la question de M. McDermid, je voudrais signaler aux membres du comité que le ministre a demandé de changer notre calendrier de séances ou au moins d'intervertir les séances de jeudi et de mardi prochain, car il a un engagement à Vancouver qui requiert aussi la présence M. Sinclair. J'en ai parlé avec M. Mazankowski, qui est d'accord, et vous recevrez un avis à cet effet. Monsieur Giroux.

M. Giroux: Monsieur le président, M. McDermid voulait savoir où en était le Comité tripartite sur les traverses sécuritaires des piétons, établi par la Commission canadienne des transports. M. McDermid a tout à fait raison. Il y a eu une réunion du comité il y a un mois environ.

On a décidé de concentrer les efforts en Ontario, où la situation d'accidents dans les traverses de chemin de fer est la plus sérieuse, surtout dans le corridor Oshawa/Hamilton. La CCT a entrepris d'analyser plus en détail les accidents dans cette région, afin d'en déterminer les causes, d'analyser les accidents aux passages à niveaux officiels, ainsi que les autres accidents qui se produisent aux endroits où le passage est interdit, lesquels je crois constituent tout un problème. Plus tard, lors d'une réunion, la CCT présentera un rapport au comité sur ces analyses, mais nous ignorons quand cette réunion aura lieu. J'essayerai d'obtenir plus de renseignements sur les progrès accomplis. Si M. McDermid est là lorsque comparaitra l'administration canadienne des transports de surface, nous pourrons peut-être discuter davantage des travaux de ce comité, si vous êtes d'accord, monsieur McDermid.

M. McDermid: Très bien, merci monsieur le président.

Le président: Le programme des transports de surface sera à l'ordre du jour le 8 avril.

M. McDermid: Monsieur le président, puis-je soulever un rappel au Règlement?

Le président: Oui.

M. McDermid: A mon avis, il y a quelque chose qui cloche et c'est la raison pour laquelle je tiens à soulever un rappel au Règlement alors que le ministre et M. McLeish sont là. Je suis heureux d'apprendre que le 14 avril, le ministre divulguera le plan cadre pour l'aéroport international de Toronto et qu'à cette occasion il en informera les députés intéressés, et qu'il tiendra une conférence de presse par la suite.

[Texte]

The member of Parliament for Mississauga North has announced a third terminal to the public as fait accompli and The Toronto Star has also reported that there is going to be an intermediate capacity rapid transit system between these three terminals. My point of order, Mr. Chairman, is that if in fact it has been held up for three months—the minister initially made the commitment that it would come out in mid-January—has the member of Parliament for Mississauga North privy information that other members of Parliament have not been able to get their hands on, and who gave him the authority to announce the establishment of a third terminal at Toronto International Airport?

The Chairman: I must say that is not per se a point of order, it is a question to the minister. However, I will give the minister an opportunity to answer.

Mr. Pepin: The decisions on the third terminal and on the ICTS have not been made at all. Reference is made to the third terminal in the master plan, but for the purpose of discussion with the public, a decision has not been made. I was trying to get all the Ontario area members aware of the meeting on April 14 in order to give them an indication of the public consultation program, and this is being done this week. I doubt very much if Mr. Fisher has announced the third terminal.

Mr. McDermid: He has in the press. It has been in all the Toronto press and it has been in the local press as far as I am concerned, and I just wondered if he had privileged information that members of Parliament in the opposition have not seen.

Mr. Pepin: You would have privileged information on me because I am not aware that it has been approved. It has to go to Cabinet for approval.

Mr. McDermid: So he had no right in announcing that a third terminal was a fait accompli.

Mr. Pepin: I doubt very much that he has. He may have indicated that it was the current trend or something like that.

The Chairman: Thank you. We adjourn our meeting now until 8 o'clock this evening.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, could I indulge on the committee? Because of other commitments I will not be able to attend at 8 o'clock. I would like to take five minutes of the committee's time to ask three brief questions or give the minister something to contemplate over the next few hours.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right, I am game. Go ahead, Mr. McKnight.

Mr. McKnight: I thank the committee through you, Mr. Chairman.

Just briefly to the minister something that he can contemplate. Why would his government and the Prime Minister be acting unilaterally on something as important as the constitution and want unanimity on something called the Crow rate in western Canada?

[Traduction]

Le député de Mississauga-Nord a annoncé publiquement un troisième terminus comme étant un fait accompli et le Toronto Star mentionne également qu'il y aura un système de transport rapide de capacité moyenne entre les trois terminus. Voici mon rappel au Règlement, monsieur le président: si en fait cela fut reporté de trois mois, au départ le ministre s'était engagé à l'annoncer à la mi-janvier, le député de Mississauga-nord at-il accès à des informations que les autres députés n'ont pu obtenir et qui lui ont permis d'annoncer la création d'un troisième terminus à l'aéroport international de Toronto?

Le président: A mon avis, il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement comme tel, c'est plutôt une question adressée au ministre. Toutefois je permettrai au ministre d'y répondre.

M. Pepin: Aucune décision n'a été prise quant à un troisième terminus et à un système de transport de capacité moyenne. C'est uniquement dans le but de susciter la discussion publique que le plan cadre fait allusion à un troisième terminus, mais aucune décision n'a été prise. J'essayais d'informer tous les députés ontariens de la réunion du 14 avril afin de les informer du programme de consultation populaire et cela se fera cette semaine. Je doute beaucoup que M. Fisher ait annoncé un troisième terminus.

M. McDermid: Il l'a fait dans les journaux. Toute la presse de Toronto l'a publié ainsi que les journaux locaux et je me demande s'il a eu accès à des renseignements que les députés de l'Opposition n'ont pas vus.

M. Pepin: Vous auriez des renseignements que je n'ai pas car à mon avis ça n'a pas été approuvé. Le projet doit être soumis au Cabinet pour approbation.

M. McDermid: Il n'a donc aucun droit d'annoncer le troisième terminus comme étant un fait accompli.

M. Pepin: Je doute beaucoup qu'il ait fait cela. Il a peut-être dit que c'était la tendance actuelle ou quelque chose du genre.

Le président: Merci. Nous allons lever la séance jusqu'à 20 heures ce soir.

M. McKnight: Monsieur le président, je demanderai l'indulgence du comité car je ne pourrai être là à 20 heures ayant d'autres engagements. Si vous m'accordez cinq minutes j'aurais trois courtes questions à poser au ministre qui lui donneraient un sujet de réflexion au cours des prochaines heures.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, je suis d'accord. Allez-y monsieur McKnight.

M. McKnight: Monsieur le président, je remercie le comité.

Brièvement, je voudrais soumettre ce sujet à la réflexion du ministre. Pourquoi son gouvernement et le premier ministre agissent-ils unilatéralement sur un sujet aussi important que la constitution, alors qu'ils désirent obtenir l'unanimité sur ce que

[Text]

Going back to the Prince Albert airport which I have mentioned on two other occasions, the information I was given is that the up-grading of the Prince Albert airport was being withheld until a decision had been reached by the CTC on a carrier to serve that city. Now there is a carrier to serve that city. On a recommendation by the CTC, decision No. 6392 gives the service to Aero Trades of Winnipeg, and the reason for awarding it to Aero Trades is that they would not have to upgrade the airport in Prince Albert.

• 1210

I would like the minister to think about that. The people in the City of Prince Albert are quite concerned that now they are going to be served by this carrier. My information has it that while operating DC-4s out of Winnipeg last week on a charter to Grand Forks or to Fargo, North Dakota, in the course of two days with one charter they shot down three planes and left the charter people sitting in. They had three failures on three different planes. This is Aero Trade in Winnipeg. If the Department of Transport is not already investigating this company with regards to safety, I am sure they will be shortly. I would be pleased to give the minister more information on another date.

I would like to ask about the Port of Churchill, where the port authorities are requesting only 3 per cent of the grain movement in Canada. There was a meeting in western Canada last week of Saskatchewan and Manitoba provincial governments. I am wondering if the federal government was invited or sent observers to that meeting.

Fourthly, Mr. Chairman, I would like to ask the minister this, or maybe even go as far as suggesting it: I think we all realize the tremendous responsibility of Transport. I look back to what I call a successful administration for nine months in 1979, when this department had a minister of state basically for marine. Even carrying it a little further, regarding twinning in western Canada, would it be possible to have a secretary of state twinned with the minister for Western Canada, and maybe a secretary of state twinned with the minister for either Atlantic Canada or central Canada, or break it down into air, surface and marine? I think the minister must realize the size of his responsibility and the task that faces him. I think it would assist the electorate of Canada and the taxpayers of Canada, and those elected members who are interested in it, if we could have a little more access. Not that the minister is not accessible, but he is a very busy man. Would he consider ministries of state in any of that broad outline that I have given?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: On the Prime Minister and the Crow and the constitution, I personally doubt if he has in mind to get unanimity on the subject of the Crow. We all agree that this will not be possible. Maybe he had in mind the four western governments; I really do not know. I think I agree with the member that it is not possible to get unanimity on that.

[Translation]

l'on appelle le tarif de la Passe-du-Nid-de-Corbeau dans l'Ouest canadien?

Revenons à l'aéroport de Prince-Albert dont j'ai parlé à deux autres reprises, on m'a dit que l'on avait reporté à plus tard l'amélioration de cet aéroport jusqu'à ce que la CCT décide quelle ligne aérienne desservirait cette ville. C'est maintenant chose faite. Par sa décision numéro 6392, la CCT accorde ce service à Aero Trades de Winnipeg et la raison de cette décision, c'est qu'elle n'aurait pas à améliorer l'aéroport de Prince-Albert.

Je voudrais que le ministre y réfléchisse car les gens de Prince-Albert sont inquiets du fait que leur ville sera desservie par cette compagnie. Selon mes renseignements, la semaine dernière trois avions de cette compagnie, qui utilise des DC-4, n'ont pu prendre l'air alors qu'ils devaient effectuer un vol nolisier vers Grand Forks ou Fargo dans le Dakota du Nord et les passagers n'ont pu quitter l'aéroport. Ils ont eu trois problèmes sur trois avions différents. Il s'agit de la compagnie Aero Trades de Winnipeg. Si le ministère des Transports ne fait pas déjà enquête sur la sécurité de cette compagnie, je suis sûr qu'il le fera bientôt. A une autre occasion, je me ferai un plaisir de fournir davantage de renseignements au ministre.

J'aurais une question au sujet du Port de Churchill dont l'administration ne demande que 3 p. 100 des livraisons de grain au Canada. La semaine dernière les gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et du Manitoba se sont rencontrés dans l'Ouest. Le gouvernement fédéral a-t-il été invité à cette réunion ou y a-t-il délégué des observateurs?

Brièvement, monsieur le président, j'aurais une question ou plutôt une suggestion à faire au ministre, car je pense que nous comprenons tous l'énorme responsabilité que représente ce ministère. Je regarde en arrière alors que ce ministère a eu pendant neuf mois en 1979 ce que j'appelle une bonne administration ainsi qu'un ministre d'État responsable essentiellement du secteur maritime. En poussant le raisonnement un peu plus loin, au sujet du jumelage de l'Ouest du Canada, serait-il possible d'avoir un secrétaire d'État pour l'Ouest du Canada jumelé au ministre et peut-être un secrétaire d'État jumelé au ministre soit pour l'Atlantique ou le Canada central, ou encore pour le transport aérien, de surface et maritime? Je pense que le ministre doit saisir l'ampleur de sa responsabilité et la tâche qui l'attend. A mon avis, il serait utile pour l'électorat, le contribuable canadien et les députés intéressés de bénéficier ainsi d'une plus grande accessibilité, non que le ministre n'est pas accessible, mais c'est un homme très occupé. Est-il prêt à envisager des ministres d'État dans le sens large que je lui ai suggéré?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Au sujet du premier ministre, de la Passe-du-Nid-de-Corbeau et de la constitution, je doute personnellement qu'il ait l'intention d'obtenir l'unanimité sur la question de la Passe-du-Nid-de-Corbeau. Nous sommes tous d'accord que ce n'est pas possible. Il pensait peut-être aux quatre gouverne-

[Texte]

On the Prince Albert Airport, indeed, the decision of the CTC is in favour of Aero Trades. I presume they have taken account of that, but the fact that you have said it this morning will reinforce it, because it has been appealed by PWA. It is being appealed now. Your point has not proved the decision from being made on the improvement of the airport as a whole. I understand that maintenance, garage, electrical system, road improvements, sewage facilities and all of that is going ahead or has already been done. I understand, and Mr. McLeish will correct me, it is the length of the runway only that will be affected by the decision; will it be Aero Trades or will it be PWA. That is all. So there is not a stop on all improvement to the airport. It applies only to the runway.

• 1215

On the subject of Churchill rapidly, we all know, as does particularly the member who asked the question, what the problem is, especially in these times when the Canadian Wheat Board can sell all it has which can go out now or soon from the major ports. It is very difficult to convince the buyers and the farmers to pay a storage cost directly or indirectly incurred by an operation from Churchill. The proof of the pudding in that Senator Argue has suggested to the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board that they give the Port of Churchill a guaranteed annual volume. I understand that they are divided on the subject. So it is not only a decision by the government, it is also an unwillingness on the part of farmers to pay the price.

Mr. McKnight: Is that the farmers or is that the Canadian Wheat Board, Mr. Minister.

Mr. Pepin: That is the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board. I understand that; this is the information that I have. So it is very difficult to ask everybody to pay more in terms of storage for the seller and in terms of price for the buyer. But this is not a new problem. We have been aware of it for a long time. It has not prevented the Canadian government from spending good money on the Port of Churchill such as \$14 million on the facilities themselves and a similar amount on the rehabilitation and improvement of the line going to Churchill.

The only piece of news I have for today, is that I have been informed that the Canadian Wheat Board has said that they had a sale of 250,000 tons for Churchill this summer. Traditionally this is about half of what they have been exporting from Churchill so, hopefully, they will find another \$250,000 so that at least we will stay on the traditional pattern.

The Chairman: Do you wish to comment on Mr. McKnight's final question now?

Mr. Pepin: No, I will keep that to myself. I will pass them on to the Prime Minister.

[Traduction]

ments de l'Ouest, je ne sais vraiment pas. Je suis d'accord avec le député qu'il est impossible d'obtenir l'unanimité sur ce sujet.

Pour ce qui est de l'aéroport de Prince-Albert, il est vrai que la décision de la CCT favorise Aero Trades. Je présume qu'ils ont tenu compte de cela, mais le fait que vous l'avez dit ce matin le renforce davantage, car il y a eu appel de la part de PWA. L'appel est maintenant en cours. Ce que vous avez dit n'a pas empêché de prendre une décision sur l'amélioration globale de l'aéroport. Je crois savoir que l'entretien, le garage, le système électrique, l'amélioration routière, les installations d'égouts et tout le reste sont en voie d'être effectués ou l'ont déjà été. M. McLeish me reprendra si je me trompe, mais je pense que la seule chose qui est touchée par cette décision est la longueur de la piste, selon que ce sera Aero Trades ou PWA. C'est tout. On n'a donc pas renoncé à toutes les améliorations de l'aéroport, cela ne s'applique qu'à la piste.

Rapidement au sujet de Churchill, le député qui a posé la question sait et nous savons tous quel est le problème, surtout de nos jours alors que la Commission canadienne du blé peut vendre tous les stocks qu'elle a dans les principaux ports dès maintenant ou d'ici peu. Il est très difficile de convaincre acheteurs et fermiers de payer, directement ou non, les coûts de stockage encourus par les livraisons provenant de Churchill. C'est à l'usage que l'on peut juger de la qualité d'une chose et le sénateur Argue a suggéré au comité consultatif de la Commission canadienne du blé d'accorder au port de Churchill un volume annuel garanti. Je crois savoir qu'ils sont divisés sur la question. Alors il ne s'agit pas seulement d'une décision que le gouvernement doit prendre, mais également du fait que les fermiers ne sont pas prêts à payer le prix.

M. McKnight: Monsieur le ministre, est-ce qu'il s'agit des fermiers ou de la Commission canadienne du blé?

M. Pepin: Il s'agit du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, du moins d'après mes renseignements. Il est donc très difficile de demander à tout le monde de payer d'avantage qu'il s'agisse d'entreposage pour le vendeur ou de prix d'achat pour l'acheteur. Toutefois il ne s'agit pas d'un problème nouveau, nous le connaissons depuis longtemps. Cela n'a pas empêché le gouvernement canadien de dépenser beaucoup d'argent sur le port de Churchill; 14 millions de dollars pour les installations comme telles et autant pour la remise en état et l'amélioration de la ligne qui dessert Churchill.

La seule nouvelle que j'ai pour aujourd'hui c'est qu'on m'a dit que la Commission canadienne du blé avait effectué une vente de 250,000 tonnes livrables à partir de Churchill cet été. Traditionnellement, cela représente la moitié du volume qu'elle exporte de Churchill. On espère donc qu'ils trouveront une autre vente de 250,000 tonnes de sorte qu'on respecte au moins la tendance traditionnelle.

Le président: Avez-vous d'autres commentaires sur la dernière question de M. McKnight?

M. Pepin: Non, je vais garder cela pour moi. Je les transmettrai au Premier ministre.

[Text]

The Chairman: I thought that would be your answer. Mr. Deniger, did you wish a supplementary question? On a second round? No? Mr. McKnight?

Mr. McKnight: I am just trying to help.

The Chairman: All right. The committee is adjourned until 8 o'clock this evening.

EVENING SITTING

• 2011

The Chairman: Order, please. I apologize to members for the oppressive heat in this room. I want you to know that I complained about it last week to the highest level possible, and I can only conclude that there is something mechanically wrong.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, the heat was here before the Conservative caucus too.

The Chairman: I was being quite impartial.

Miss Campbell (South West Nova): I thought you were.

Mr. McDermid: For a change.

The Chairman: I beg your pardon!

Mr. McDermid: Sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1982. Consequently, we shall resume consideration of Votes 1 and 5, Departmental Administration Program.

I want to welcome again the Minister of Transport, the Hon. Jean-Luc Pepin, and his officials: the deputy minister, Mr. Kroeger; the marine administrator, Mr. Sinclair. Mr. McLeish will be here shortly; Mr. Giroux is being replaced, I take it, by Mr. Marsham.

I intend to follow the list that we established this morning and I have some holdovers on that list. Some of them are here, some of them are not. If they show up, I will protect their positions on the list.

We shall start this evening with Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I have more than I can possibly get in in the time that will be allotted to me, so I am going to be as brief as I can.

The Chairman: Good. You have 15 minutes.

Mr. Ellis: I have, over the past 12 or 18 months, I think made a case for the fact that in my opinion the Department of Transport has become an adversary to private flying. This evening I would like, if I may, to bring out three areas, none of which is the direct responsibility of the Minister of Transport, and to ask if he will take it upon himself to be an advocate for private flying and see if he cannot, within his Cabinet colleagues, bring some justice to bear and make a few changes.

The first item is probably not the most important, Mr. Chairman. The first item is a very simple one. The Department of Energy, Mines and Resources is intending to change the types of maps that private airmen use. I have brought for the edification of the minister, because I doubt very much if he has ever used one, a copy of each of the maps that I am talking

[Translation]

Le président: C'est ce que j'avais cru que vous répondriez. Monsieur Deniger, voulez-vous poser une question complémentaire au deuxième tour? Non? Monsieur McKnight?

M. McKnight: J'essaie simplement de vous aider.

Le président: Très bien. La séance est levée jusqu'à 20 h 00 ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je m'excuse auprès des membres de la chaleur écrasante qu'il fait dans cette pièce. Je tiens à vous dire que la semaine dernière je m'en suis plaint au plus hautes instances possibles et je ne puis que conclure qu'il y a un problème mécanique.

M. Ellis: Monsieur le président, il faisait chaud même avant le caucus conservateur.

Le président: J'étais très impartial.

Mlle Campbell (South West Nova): C'est ce que j'avais cru.

M. McDermid: C'est nouveau.

Le président: Je m'excuse!

M. McDermid: Pardon, monsieur le président.

Le président: Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1982. Nous allons donc reprendre l'étude des crédits 1 et 5, Programme de l'Administration centrale.

A nouveau, je tiens à souhaiter la bienvenue à l'honorable ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, ainsi qu'à ses fonctionnaires: le sous-ministre, M. Kroeger; l'administrateur du transport maritime, M. Sinclair. M. McLeish sera là d'ici peu; je pense que M. Marsham remplace M. Giroux.

J'ai l'intention de suivre la liste de ce matin car il me reste quelque noms. Certains sont là et d'autres pas. J'avais conservé leurs noms sur la liste au cas où ils se montreraient.

Ce soir nous allons d'abord commencer par M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Le temps dont je dispose ne me permet pas de poser toutes les questions que je voudrais, alors j'essaierai d'être aussi bref que possible.

Le président: Très bien, vous avez 15 minutes.

M. Ellis: Je pense qu'au cours des 12 ou 18 derniers mois, j'ai fait ressortir le fait que selon moi le ministère des Transports est devenu l'adversaire des aviateurs privés. Ce soir, je voudrais parler de trois domaines, dont aucun ne relève directement du ministre des Transports et je voudrais lui demander s'il veut s'engager à défendre ces aviateurs privés en essayant de voir si, par l'intermédiaire de ses collègues du Cabinet, il peut dans une certaine mesure leur rendre justice et apporter quelques changements.

Monsieur le président, le premier sujet n'est probablement pas le plus important. Le premier sujet est très simple. Le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources a l'intention de modifier le genre de carte utilisée par les aviateurs privés. Comme je doute que le ministre ait jamais utilisé ce genre de carte, j'en ai apporté une copie de chacune dont je

[Texte]

about. I show you, Mr. Chairman, a map that Canadian airmen commonly use. It is very clearly marked. The water is all clearly blue; every lake is shown, the small islands in the lake. If you become lost over a piece of country you can frequently find a lake and determine where you are. There are jagged lines through here which indicate that that is a transmission tower, and for an airman those are very easy to see on the ground. There are railways, and those railways are clearly marked with either one cross, which indicates that it is a single line, or two crosses which indicates that it is a double line. There are lines around the various airports which indicate how far you have to be away from the airport, or how close you can be, before you must call in to a controlled airport. The different shading on the map indicates the height of land above water. Frankly there is a wealth of information on it.

• 2015

The United States recently changed their maps, and this is what the Department of Energy, Mines and Resources is going to change to. I suggest to you that this map does not have a railway shown on it anywhere, does not have a tower line shown on it anywhere; it shows roads, and every other form of identifiable marking on the map all in one colour. There is no difference in colour. I forgot to point out that on the Canadian maps, the roads are a bright red; the railways are black; the others are all various colours and are easily identified by airmen. These lakes if you can find them because they blend in are almost all the same colour as the surrounding map. The cities are not well marked at all. But regarding the lakes themselves, for example, if you were to fly as I not infrequently do down near Watertown which on this particular map is shown on the left hand side here, there is a fairly large lake there that if you happen to get into a hazy day and you can find that lake, you can use it to get yourself into Watertown. But you cannot find that lake on this map, because it is not here. I do not know what they did with it, but it just is not here. So far Canadian airmen to give up . . .

The Chairman: If I may interrupt, did you say that the Department of Energy, Mines and Resources is planning to go to that type of mapping?

Mr. Ellis: Yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. Ellis: Yes, they have made that very clear. Oh, one small thing: on the back of the Canadian maps is a wealth of information about every airport; there are details that I could not possibly take the time to line out to you now. But none of that information is on the American maps, and they are the ones they intend to use in Canada. Rather they have a map on both sides which, while it saves you some paper, it does not have the detail that you can work from.

Mr. Chairman, I would ask the minister to take a look on behalf of private pilots all over Canada too see if he cannot find some way with his Cabinet colleagues to convince them that we now have the finest maps in any aviation community anywhere, and I for one would like to see us not leave them.

[Traduction]

parle pour son information. Voilà, monsieur le président, le type de carte utilisée ordinairement par les aviateurs canadiens. Tout y est clairement indiqué, l'eau est d'un bleu clair, on y voit chaque lac, chaque petite île dans ces lacs. Lorsque vous vous perdez dans un coin du pays, vous pouvez fréquemment repérer un lac qui vous permet de vous situer. Ces lignes dentelées indiquent des tours de transmission très faciles à repérer au sol pour les aviateurs. Vous voyez les voies ferrées, elles sont clairement indiquées par une croix dans le cas d'une voie simple ou par deux croix dans le cas d'une voie double. Il y a des cercles autour des divers aéroports qui vous indiquent la distance à laquelle vous devez en être, ou jusqu'où vous pouvez vous en approcher, avant de communiquer avec la tour de contrôle d'un aéroport. Les tons plus foncés sur la carte indiquent l'élévation du terrain au-dessus du niveau de la mer. Franchement cette carte contient une mine de renseignements.

Récemment les États-Unis ont modifié leurs cartes et voici ce que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources va adopter. On n'y indique aucune voie ferrée, aucune ligne de transmission, les routes et les autres formes identifiables sur la carte sont de la même couleur. Tout de la même couleur. J'ai oublié de vous mentionner que sur les cartes canadiennes les routes sont indiquées en rouge vif, les voies ferrées sont en noir, et les autres symboles ont des couleurs variées et sont facilement identifiables par l'aviateur. Sur celle-ci il est difficile de voir les lacs car leurs couleurs se noient dans la couleur environnante qui est presque pareille. Les villes sont très mal indiquées. Par exemple si vous volez en direction de Watertown comme je le fais fréquemment, vous apercevez cette ville à gauche sur cette carte, il y a là un lac assez important; si la visibilité est mauvaise, vous pouvez vous orienter vers Watertown à partir de ce lac. Mais sur cette carte c'est impossible car le lac n'y est pas. J'ignore ce qu'ils en ont fait, mais il n'y est pas. Donc, demandez aux aviateurs canadiens d'abandonner . . .

Le président: Puis-je vous interrompre; avez-vous dit que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources prévoit adopter ce genre de cartes?

M. Ellis: En effet.

Le président: Merci.

M. Ellis: En effet, ils l'ont dit clairement. Autre petite chose que j'ai oubliée; sur leur verso, les cartes canadiennes contiennent une mine de renseignements sur chaque aéroport, je n'ai pas le temps de vous donner tous les détails qui sont contenus là, mais aucun de ces renseignements n'apparaît sur les cartes américaines et c'est le type de cartes qu'on a l'intention d'utiliser au Canada. Leur carte est recto verso, ce qui économise du papier, mais ne vous donne pas les renseignements que vous pouvez utiliser.

Monsieur le président, je demanderais au ministre, au nom des aviateurs privés de tout le Canada, d'essayer de voir s'il ne peut pas les aider de quelque façon que ce soit en insistant auprès de ses collègues du Cabinet afin de les convaincre que

[Text]

Now, the second item. Any private pilot has necessarily gone through his training. The payment for that training, as in other forms of education, is tax exempt. The bill that is before the House now, Bill C-57, says flatly that you are exempt for 35 hours of flying training. Now, 35 hours happens to be a reasonable average for the time it takes for individuals to learn how to fly. But if someone's flying training is interrupted by illness or interrupted by any one of a hundred items that you can think of, then this flying training might well take 38 or 40 or 45 hours. It is not unreasonable for someone who wants to be particularly careful in his training to go as high as 50 hours. The Department of Finance is saying that only the first 35 hours is eligible for exemption from income tax. Now it seems to me, Mr. Chairman, through you to the minister that this is an area where the minister could act as an advocate on behalf of all Canadian aviation to have that changed. I would be moving an amendment in the House, if it comes to that. But let us be very honest. I do not really have the clout in the House that the Minister of Transport has, neither with his colleagues in Cabinet or . . . The Chairman says he does not either. Well, if I thought you did, Mr. Chairman, I would ask you to do it. But I thought that perhaps asking the minister might make a lot of sense. I tell you very sincerely, Mr. Chairman, through you to the minister, that you cannot put a number on flying training. You have a pilot of many long years beside you on your right and he will tell you that there just is not a full number, that pilots take different lengths of time to learn how to fly. It is as simple as that. We have a lot of women flying now. Some of them will learn faster; some of them will learn more slowly than men. Some men will learn more quickly than others. I happen to have made the dumb mistake, perhaps, of buying an airplane and then learning how to fly it. I learned to fly very quickly. It was my airplane and like a kid I wanted to play with it fast. But I had to. On the other hand, there are many others who work out their training as they can afford it over a period of a year or perhaps two years, and it seems totally unfair that they should be penalized.

• 2020

Thirdly, and this is the third representation I want to make to the minister, there is a move to eliminate a refund of excise tax on aviation gasoline used in flying training activity. I do not know how many times I have said to the minister that the iniquitous \$5 landing charge he slapped on a few airports should be removed. I think that every time I have said it I have also said that if there is indeed a need for a levy against private aircraft, it should be put on in the form of a tax on gasoline which is then equal across the board and equal to all pilots. However, there has always been the refund of excise tax on that aviation gasoline which is used in pilot training. I think it

[Translation]

nous avons les meilleures cartes d'aviation que l'on peut trouver n'importe où et je ne voudrais pas qu'on les change.

Je passe maintenant à la deuxième question. Chaque aviateur privé a nécessairement suivi une formation. Ces frais de formation, comme tous autres frais d'éducation, sont exempts d'impôt. Le projet de loi C-57 présentement devant la Chambre stipule carrément qu'il n'y a que 35 heures de formation qui sont exemptes d'impôt. Ces 35 heures représentent une moyenne raisonnable de temps pour une personne qui apprend à voler. Par contre, si cette période de formation était interrompue à cause de la maladie ou de toute autre raison à laquelle on peut penser, alors elle peut durer 38, 40 ou 45 heures. De plus, il n'est pas déraisonnable pour quelqu'un qui veut vraiment soigner sa formation de se rendre à 50 heures. Le ministère des Finances dit que seules les premières 35 heures sont admissibles aux fins de l'exemption de l'impôt sur le revenu. Monsieur le président, il me semble que c'est une question sur laquelle le ministre pourrait agir au nom de tous les aviateurs canadiens. Je proposerai un amendement en Chambre, si on en arrive à cela. Toutefois, par souci d'honnêteté, je précise que je n'ai vraiment pas le même poids que le ministre des Transports à la Chambre, ni celui de ses collègues du Cabinet. Le président fait signe que lui non plus. Eh bien, si j'estimais que vous ayez autant d'influence, monsieur le président, c'est à vous que je demanderais de le faire. J'ai toutefois estimé qu'il serait peut-être tout à fait indiqué de le demander au ministre. Très sincèrement, monsieur le président, on ne peut coller de nombre à la formation des pilotes. Vous avez à votre droite un pilote ayant de nombreuses années d'expérience; il vous dira qu'un nombre fixe n'existe pas car la période de formation au vol est plus ou moins longue selon les pilotes. C'est aussi simple que cela. Par ailleurs, à l'heure actuelle il y a beaucoup de femmes apprenant le pilotage. Certaines d'entre elles apprendront plus vite que les hommes alors que d'autres seront plus lentes. Certains hommes apprendront plus rapidement que d'autres. Pour ma part, j'ai commis l'erreur assez idiote d'acheter un avion puis d'apprendre comment le piloter. J'ai donc rapidement appris tout ce qui était nécessaire car c'était mon avion et j'étais comme un enfant, je voulais jouer avec le plus vite possible. De toute manière, j'ai été forcé d'apprendre rapidement. Cela n'empêche pas qu'il y en a d'autres et ils sont nombreux qui effectuent leur entraînement au fur et à mesure que leurs moyens le leur permettent, c'est-à-dire pendant une période d'un an ou peut-être de deux ans. Il me paraît tout à fait injuste de les pénaliser.

Troisièmement, j'aimerais aborder un autre sujet avec le ministre. Il est question d'éliminer le remboursement d'une taxe d'accise sur l'essence utilisée lors des vols d'entraînement. Cela fait je ne sais combien de fois que je dis au ministre que les frais de \$5 qu'il a imposés sur quelques aéroports sont injustes et qu'ils doivent être éliminés. De plus, à chaque fois que j'ai demandé cela, j'ai précisé que s'il fallait imposer une taxe quelconque sur les avions privés, il fallait qu'elle s'applique sur l'essence car cela frappe tous les pilotes. Cependant, on a toujours pu obtenir un remboursement de cette taxe d'accise sur l'essence ayant servi pendant les vols d'entraînement.

[Texte]

is fair to say that in a country such as ours there will always be a need for well trained pilots. Flying schools—I do not know of one in the country that has ever made enough profit for anyone to retire on—invariably need the complete support of a tremendous number of volunteers to make the flying training school work. There is not a chance to make a profit in that, and yet now the Department of Finance has decided, as a matter of collecting a few more shekles, that they are going to take away that refund of excise tax on aviation gasoline.

Mr. Chairman, these are three areas where all private pilots I have talked to in the last while—and I have talked to a lot of them—have a very real problem with the federal government and the bureaucracy of the federal government, and they would like some relief. I intend to go to the various departments and make my plea to those departments, asking them to make these changes. I made this statement a moment ago that I have accused the Department of Transport of being an adversary to private flying. I suggest to you, Mr. Chairman, that this is a way the minister might become an advocate of private flying and endear himself to our private pilots. I have used up a good bit of my time and I would like to hear from the minister before I start on something entirely different.

The Chairman: If the minister takes an equivalent amount of time you will not have time to proceed to something else. The minister has four minutes to answer.

Mr. Pepin: It will take less than that. Mr. Ellis was kind enough to hint at the first two questions in the corridor last night. So I telephoned Mr. McLeish, who was very much aware of the second and got himself informed on the first and will comment on the third rapidly. Mr. McLeish.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, as far as the maps are concerned, I am still looking into the problems being described by Mr. Ellis. Initially, what I am finding out is that the problems of keeping up with the changes in the ICAO standards and the changes in the topographical features—not necessarily their natural features but those produced by man—are such that EMR has to find a faster way to produce maps. The United States has already pioneered this approach. I agree with him entirely that the result is not the most beneficial to pilots flying VFR, and at this stage I would have to look further into it. I am unable to give you a better answer at this time.

• 2025

As far as the problem of the tax exemption for flying training is concerned, the minister, as a matter of fact, wrote to his colleague in late February, the Honourable W. H.

[Traduction]

J'estime que dans notre pays, nous aurons toujours besoin de pilotes bien formés et entraînés. Or, je ne connais aucune école de pilotage canadienne qui ait réalisé des bénéfices tellement importants qu'elle ait permis à ses propriétaires d'en vivre lors de leur retraite. Ces écoles de pilotage ont toujours besoin de l'appui d'un très grand nombre de bénévoles pour qu'elles puissent fonctionner. Il est impossible de réaliser des bénéfices dans une telle entreprise et malgré cela, le ministère des Finances a décidé afin d'obtenir quelques dollars de plus, d'éliminer ce remboursement de la taxe d'accise sur l'essence consommée par les avions.

Monsieur le président, j'ai eu de fréquentes conversations avec bon nombre de pilotes d'avions privés et ces derniers ont de véritables difficultés avec le gouvernement fédéral et sa bureaucratie dans ces trois domaines. Ils aimeraient qu'on remédie à cette situation. J'ai donc l'intention de m'adresser aux divers ministères touchés par la question et de leur demander d'effectuer ces modifications. Il y a un moment, j'ai accusé le ministère des Transports de s'opposer à l'aviation privée. Monsieur le président, j'estime que l'adoption de mesures correctrices constituerait une façon pour le ministre de montrer qu'il est favorable à cette forme d'aviation et d'obtenir la sympathie des pilotes privés. J'ai déjà utilisé une part importante du temps qui m'est accordé, j'aimerais donc entendre la réponse du ministre avant d'aborder une question tout à fait différente.

Le président: Si la réponse du ministre est aussi longue que votre question, vous n'aurez pas le temps de passer à autre chose. Il a quatre minutes pour répondre.

M. Pepin: Ce sera moins long que cela. M. Ellis a en effet eu la gentillesse de m'indiquer ses deux premières questions, hier dans le corridor. Par conséquent, j'ai téléphoné à M. McLeish, qui est très au courant de la deuxième et qui s'est renseigné sur la première. Il répondra aussi brièvement à la troisième. Monsieur McLeish.

Le président: Monsieur McLeish.

M. McLeish: Monsieur le président, pour ce qui est des cartes, j'en suis encore à étudier les problèmes soulevés par M. Ellis. Je me suis d'abord rendu compte qu'on a vraiment beaucoup de difficulté à suivre les modifications apportées par l'O.A.C.I. à ses normes et à ses descriptions topographiques, j'entends par là non la description des phénomènes naturels mais de caractéristiques produites par l'homme. Ces difficultés sont telles que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources devra trouver les moyens nécessaires pour produire des cartes plus rapidement. Les États-Unis ont mis au point cette approche. Je suis tout à fait d'accord avec lui que les résultats ne sont pas des plus avantageux pour les pilotes qui volent à vue, toutefois pour l'instant, il faudrait que j'examine la question plus à fond. Je ne peux vous donner de meilleure réponse maintenant.

Quant au problème d'une déduction pour fins d'impôt des cours de vol, le ministre a justement écrit à la fin du mois de février à son collègue, l'honorable M. Rompkey, justement sur ce même sujet. Le ministre a examiné la question et a répondu:

[Text]

Rompkey, in reply to a question relating to this very problem. The minister has taken this up. He says:

I would like to offer my support to the concern expressed by the Royal Canadian Flying Clubs Association, and confirm that the average pilot course does, in fact, involve approximately 50 hours of dual and solo training. Any reduction of the flight time accumulated by the applicants for licences could be detrimental to the level of competency achieved, which in turn would certainly have an impact on aviation safety.

So, I think the minister has already responded to this.

Mr. Pepin: Mr. Ellis wants results now.

Mr. Ellis: That is right.

Mr. McLeish: We were asked by the Royal Canadian Flying Clubs Association if we could provide an individual, knowledgeable in flying training, to accompany the Royal Canadian Flying Clubs Association to a meeting that it has with Revenue Canada to protest the action that is proposed in the bill. We have agreed to that.

Mr. Ellis: When?

Mr. McLeish: That meeting is to take place very shortly, early in April.

On the elimination of the refund on the fuel excise tax on fuel used in training, we are in the process of preparing a letter for the minister to address this point as well.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I will take the last minute, I guess, that I have left, and say that I appreciate the extent to which the minister has gone with this. I did have a chance to discuss it with him, it was very late last evening. He obviously has done some work on it, his aviation director has done some work on it. I would like, if I may, to ask for any correspondence and any information that they can give me on what is taking place, and certainly down the line I would like to see some results in addition to what has happened to date. Thank you.

Mr. Pepin: We will work hard on it.

The Chairman: Thank you. Miss Campbell.

Miss Campbell (South West Nova): Thank you, Mr. Chairman. I would like to continue with my question from the other night, and particularly to direct my questions to the coast guard people who are here. They were so good at the answers that I have to come back and maybe they can give us some short answers again.

Do they know how many fishermen are going to be affected by the Loran-C conversion?

Mr. Pepin: Mr. Sinclair, did you get the question?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have the exact number at this point in time. I would be happy to obtain it. Any fisherman who operates any vessel that engages in an offshore fishery would certainly be involved.

[Translation]

J'ai beaucoup de sympathie pour les inquiétudes exprimées par le Royal Canadian Flying Clubs Association et j'aimerais confirmer que le cours de pilotage moyen comporte en effet environ cinquante heures de formation avec moniteurs et seul. Toute réduction du temps de vol que doivent accumuler les candidats à une licence pourrait porter préjudice au niveau de compétence acquise ce qui aurait certainement un effet sur la sécurité dans les airs.

Je crois donc que le ministre a déjà répondu à cette question.

M. Pepin: M. Ellis veut des résultats maintenant.

M. Ellis: En effet.

M. McLeish: La Royal Canadian Flying Clubs Association nous a demandé de lui fournir un individu qui connaît le programme des cours de vol pour accompagner le représentant de l'association à une réunion avec les fonctionnaires du ministère du Revenu afin de protester contre les mesures proposées dans le projet de loi. Nous avons accédé à cette demande.

M. Ellis: Quand?

M. McLeish: La réunion doit avoir lieu très prochainement, au début du mois d'avril.

Quant à l'abandon du remboursement de la taxe d'accise sur les carburants pour le carburant utilisé pendant la formation, nous sommes en train de rédiger une lettre à l'intention du ministre sur ce point.

M. Ellis: Monsieur le président, j'aimerais prendre la dernière minute qui me reste pour dire à quel point j'apprécie les efforts déployés par le ministre sur cette question. J'ai eu l'occasion de discuter de la chose avec lui, très tard hier soir. Il est évident qu'il y a travaillé, il est évident que son directeur de l'aviation y a travaillé aussi. J'aimerais aussi demander, si vous le permettez, qu'il me transmette toute correspondance et tout renseignement sur ce qui se passe; il est certain que plus tard, j'espère voir d'autres résultats. Merci.

M. Pepin: Nous allons y travailler ferme.

Le président: Merci. Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell (South West Nova): Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur ma question de l'autre soir, et plus particulièrement j'aimerais poser mes questions aux membres de la Garde côtière qui sont ici. On m'a si bien répondu la dernière fois, que je me dois de reprendre le sujet dans l'espoir qu'on pourra me donner encore quelques brèves réponses.

Savent-ils combien de pêcheurs seront touchés par la conversion au Loran-C?

M. Pepin: Monsieur Sinclair, avez-vous compris la question?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, je ne sais pas quel en sera le nombre exact en ce moment. Je serais heureux de me renseigner. Tout pêcheur sur un navire de pêche hauturière sera certainement touché.

[Texte]

Miss Campbell (South West Nova): Any fisherman in an offshore area: does that include north of Newfoundland and in the strait between New Brunswick and P.E.I., and all those areas?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, yes it would.

Miss Campbell (South West Nova): So if it is a strait between P.E.I. and Nova Scotia or New Brunswick, that would not even be offshore, those would be just little boats, inshore boats.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the general area pursued by fishermen who have the capabilities of going any significant distance offshore would be affected. Those who would stay within confined waters, maybe at their discretion, would not need the particular equipment involved.

• 2030

Miss Campbell (South West Nova): Let us take the Bay of Fundy, for instance. That is 40 to 50 miles wide at the greatest area, and 35-foot boats can go quite a way into the Bay of Fundy to fish. Do those boats under 45 feet have to convert to Loran-C if they are in that area?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I do not have the precise answer to that precise question. I would have to refer to some of my officials to check that out.

Miss Campbell (South West Nova): I think I have about 1,500 bona fide full fishermen in my constituency, and if you take going around the arm and into the Bay of Fundy, that would mean just about every fisherman who went out beyond seven miles might have to convert. Is that right?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, any fisherman who uses electronic navigational equipment to facilitate his fishing or his navigation back to port would be affected by the transition to Loran-C.

Miss Campbell (South West Nova): And this is going to affect all the Atlantic provinces and Quebec, I take it.

Mr. Sinclair: That is correct, Mr. Chairman.

Miss Campbell (South West Nova): At \$2,000 a shot.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, that is for one of the better sets for Loran-C but it is within the range possible, yes.

Miss Campbell (South West Nova): And have you issued recommendations to boat builders that they put the Loran-C into the new boats coming on stream?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the decision what navigational equipment to put on is up to the owner of the vessel, not to the builder.

Miss Campbell (South West Nova): But as of June 1, now extended to the end of August or is it September—they will have to have this equipment.

[Traduction]

Mlle Campbell (South West Nova): Tout pêcheur où qu'il pêche au large des côtes: cela inclut-il le nord de Terre-Neuve et le détroit entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, toutes ces régions?

M. Sinclair: Monsieur le président, oui.

Mlle Campbell (South West Nova): Donc s'il s'agit du détroit entre l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse ou le Nouveau-Brunswick, ce ne serait pas considéré au large des côtes, il s'agirait de petites embarcations simplement, d'embarcations côtières.

M. Sinclair: Monsieur le président, seront touchées toutes les régions où les pêcheurs qui sont en mesure de se rendre à une distance considérable des côtes pêcheront. Ceux qui resteront près des côtes, c'est leur choix, n'auront pas besoin de cet équipement particulier.

Mlle Campbell (South West Nova): Prenons l'exemple de la Baie de Fundy. Sa largeur maximale est de 40 à 50 milles et des bateaux de 35 pieds peuvent facilement y pénétrer pour pêcher. Pour être autorisé à pêcher dans cette région, est-ce que les bateaux de moins de 45 pieds devraient être équipés du système Loran-C?

M. Sinclair: Je n'ai pas les données relatives à la question que vous venez de poser. Je devrai vérifier.

Mlle Campbell (South West Nova): Ma circonscription compte 1,500 pêcheurs inscrits. Les pêcheurs qui remonteraient la Baie de Fundy sur une distance supérieure à sept milles seraient obligés de remplacer leur équipement, n'est-ce-pas?

M. Sinclair: Tous les pêcheurs utilisant de l'équipement électronique de navigation devront éventuellement adopter le système Loran-C.

Mlle Campbell (South West Nova): Cette mesure sera appliquée dans toutes les provinces atlantiques ainsi qu'au Québec.

M. Sinclair: C'est exact, monsieur le président.

Mlle Campbell (South West Nova): Cela reviendra à \$2,000 par bateau.

M. Sinclair: Ce montant représente le coût d'un appareil Loran-C de bonne qualité, donc ce chiffre est plus ou moins exact.

Mlle Campbell (South West Nova): Les constructeurs sont-ils tenus d'équiper les nouveaux bateaux des appareils Loran-C?

M. Sinclair: C'est au propriétaire du bateau et non pas au constructeur de choisir l'équipement de navigation.

Mlle Campbell (South West Nova): Quoi qu'il en soit, tous les bateaux devront être équipés de cet appareil d'ici la fin du mois d'août ou de septembre, l'échéance du 1^{er} juin ayant, je crois, été reportée.

[Text]

Mr. Sinclair: If they are dependent on electronic navigational equipment such as Loran-A or DECCA, which was previously in use, yes, they will be involved in a gradual transition over the next couple of years to Loran-C.

The Chairman: What do you mean by "gradual", Mr. Sinclair

Miss Campbell (South West Nova): Two years?

Mr. Sinclair: It gradually comes into effect over the next several years, to 1983.

Miss Campbell (South West Nova): But Mr. Sinclair, do not mislead us. There are different start-up dates in each area. I think in Newfoundland it is in about a year and a half that they must convert to Loran-C, whereas in the south-western end of Nova Scotia it was June 1 that they had to have the Loran-C. There was no getting out of it as of June 1. You should not have been out there; it would have been an offence. Is that not right?

Mr. Sinclair: There was a period of close to two years in areas that were affected this year, and we have extended that period for about six months from the original date as a result of consultations with the fishermen and to allow a greater period for the assumption of this equipment on board the vessels involved.

Miss Campbell (South West Nova): Just one final question on the area of the fishermen. You say it has been about two years and that is backdated to June—and I agree with you, because I think at the time there I questioned the need and how far out the boat had to be and why international shippers could not convert to what the boats themselves were using. It is quite an expensive thing for the fishermen. Then there was an interruption. I was not here. We did get an extension in the southern end of the province, but it is still going into effect in other areas. I just happen to be the one who is getting it first—I am sure, Mr. McCain, you are aware of it too.

But what kind of notice did you send out to the fishermen two years ago that they would have to do that?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it is worth while going back over some of Miss Campbell's comments, because it should be carefully understood that Loran and DECCA navigational systems, the change of which had been run primarily by the United States, are gradually being phased out by the United States, and Canada is being left with a decision on whether we invest a substantial amount of money in an older, antiquated, less accurate navigational system, or we assume one of the Loran-C stations already constructed in Newfoundland with capital money supplied by the United States and convert to Loran-C, which gives a more accurate locator and which many fishermen welcome because they can return to the same spot, which is advantageous to them in the pursuit of fishing.

• 2035

As far as international shipping is concerned, they are adapting to The Loran-C. The Loran-C is a better, more

[Translation]

M. Sinclair: Au cours des deux années à venir, tous les bateaux déjà équipés de l'appareil Loran-A ou DECCA devront graduellement se convertir au Loran-C.

Le président: Qu'entendez-vous par graduellement?

Mlle Campbell (South West Nova): Sur une période de deux ans?

M. Sinclair: Ils ont jusqu'à 1983 pour le faire.

Mlle Campbell (South West Nova): J'essaye d'y voir clair, monsieur Sinclair. Les délais diffèrent selon les régions. Les pêcheurs de Terre-Neuve disposent d'un délai d'un an et demi pour se convertir au Loran-C alors que les pêcheurs du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, devront en principe se convertir dès le 1^{er} juin, faute de quoi ils seront en contravention.

M. Sinclair: Les régions où cette mesure devrait entrer en vigueur cette année en avaient été avisées deux ans à l'avance. À l'issue de consultations avec les pêcheurs, l'échéance a été prorogée de six mois de façon à leur laisser plus de temps pour équiper leurs bateaux.

Mlle Campbell (South West Nova): Je voudrais vous poser une dernière question concernant les pêcheurs. C'est vrai que les pêcheurs avaient été avisés de cette mesure deux ans à l'avance car je me souviens avoir demandé à l'époque à quels bateaux cette mesure allait s'appliquer et pourquoi les compagnies maritimes internationales ne seraient pas elles aussi tenues de la respecter. Ce sera très coûteux pour les pêcheurs. Par la suite, les délais ont été prolongés pour le sud de la province, alors qu'ailleurs, la mesure entre en vigueur comme prévue. Ma région est donc une des premières à être visée.

Sous quelle forme avez-vous communiqué cette nouvelle mesure aux pêcheurs il y a deux ans?

M. Sinclair: Je tiens à préciser que les systèmes de navigation Loran et DECCA seront peu à peu remplacés aux États-Unis; nous pouvons donc soit décider d'investir des montants importants dans un système de navigation périmé et moins précis ou bien opter pour des stations Loran-C construites à Terre-Neuve et les convertir entièrement au système Loran-C avec des capitaux en provenance des États-Unis. Ce système permet une localisation plus précise lorsque les pêcheurs veulent retourner au même endroit et améliorer ainsi leurs prises.

Les compagnies internationales de navigation ont elle aussi adopté le système LORAN C qui est, moderne, plus perfectionné et plus exact. C'est donc une évolution qui s'impose.

[Texte]

modern, more accurate system. It is a logical step to take at this particular time.

Miss Campbell (South West Nova): Perhaps what one might say is that you are going at it quickly, in view of the fact that there are so many people, so many fishermen, that are going to be affected. What was the actual cost to the Coast Guard to convert to this?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, the total project cost to the Coast Guard, including all work done up until now and to the total completion of the system sometimes in 1983, will be approximately \$11.5 million.

Miss Campbell (South West Nova): Eleven and a half million and if I have about 1500 fishermen by 2000, that is quite a substantial amount too, is it not? Three million; that is only one area of the fishery, and there has been no offer to help them to offset that. Anyway, I do not expect an answer. I would like to go to . . .

The Chairman: Just a minute, Miss Campbell. Mr. Sinclair wishes to answer.

Miss Campbell (South West Nova): Fine. Anything that can help us.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think it should be recognized that some of this equipment is quite old and needs replacement anyway.

Miss Campbell (South West Nova): It is different if you cannot get a new boat.

Mr. Sinclair: To ask the fishermen to invest further in an antiquated system which will not be maintained by the United States and which covers many of the areas which those fishermen are interested in did not seem to us to be a logical course of action.

Miss Campbell (South West Nova): But in the bay of Fundy you are going between New Brunswick and Nova Scotia. It seems to me there should not be that great an urge. But I do not want to waste all my time.

I would like to go on to routes for international shipping or for ships coming up the Bay of Fundy. Is there a requirement as to what the shipping lanes should be in the Bay of Fundy? How much consultation have you had with the fishermen in the respective areas? What has their comment been? Anybody?

The Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I am not aware of any comment from the fishermen regarding shipping lanes in the Bay of Fundy. There is a general area that ships usually follow in coming around the southern tip of Nova Scotia and heading for a major port like St. John, New Brunswick, which is a traditional path they have been using for years.

Miss Campbell (South West Nova): What about the tankers? Is there not a necessity for the tankers to have a certain distance in a lane? I thought it was about 15 miles wide.

[Traduction]

Mlle Campbell (South West Nova): Vous allez peut-être un peu vite vu le nombre de pêcheurs qui seront touchés. Combien d'argent la garde côtière a-t-elle dû dépenser pour cette conversion.

M. Sinclair: Lorsque les travaux de conversions seront entièrement terminés en 1983, le coût global devrait atteindre 11.5 millions de dollars.

Mlle Campbell (South West Nova): Mille cinq cents pêcheurs dont chacun devrait dépenser \$2,000, cela fait 3 millions de dollars pour une seule région. Il n'a pas été question qu'ils puissent obtenir de l'aide. Je voudrais maintenant passer à une autre question.

Le président: Un instant mademoiselle Campbell. M. Sinclair a quelque chose à ajouter.

Mlle Campbell (South West Nova): D'accord.

M. Sinclair: Certains bateaux sont équipés d'instruments de navigation vétustes qui de toute façon auraient dû être remplacés.

Mlle Campbell (South West Nova): La situation est toute autre pour ceux qui ne peuvent pas se payer un nouveau bateau.

M. Sinclair: Nous croyons qu'il n'aurait pas été logique de demander aux pêcheurs d'investir davantage d'argent dans un système périmé qui est en voie de remplacement aux États-Unis.

Mlle Campbell (South West Nova): Les pêcheurs de la Baie de Fundy font la navette entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Il me semble que pour eux, la question n'était pas tellement urgente. Mais de toute façon je dois passer à une autre question.

Il s'agit notamment des couloirs de navigation prévus pour les bateaux remontant la Baie de Fundy. Ces voies de navigation sont-elles assujetties à certains critères dans la Baie de Fundy? Avez-vous discuté de cette question avec les pêcheurs et quelle a été leur réaction?

Le président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: A ma connaissance, les pêcheurs n'ont pas fait connaître leurs positions en ce qui concerne les voies de navigation dans la Baie de Fundy. Les bateaux empruntent généralement une voie bien déterminée parce qu'ils contournent la côte Sud de la Nouvelle-Écosse en direction du port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick; il s'agit d'ailleurs d'un parcours qui est utilisé depuis plusieurs années.

Mlle Campbell (South West Nova): Les pétroliers ne sont-ils pas tenus de respecter certaines distances, soit 15 milles?

[Text]

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is a prescribed vessel traffic-control system to govern tanker traffic within I think it is about 35 miles of St. John, New Brunswick; traffic elaboration schemes have been established in the past few years to regulate that traffic and to keep it within prescribed areas or lanes, if you wish.

Miss Campbell (South West Nova): What is the width of that lane or lanes?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, at this point in time, I cannot tell you the precise width of the lane of traffic in the Bay of Fundy. I can find that out if you wish.

Miss Campbell (South West Nova): Please. I would also like to know if it means that within this width of lane, the fishing boats are not going to be allowed to be there. Is that right, or would you know?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, it is generally our practice to try to keep fishing vessels away from heavy traffic shipping-lanes to the best of our ability and to have good navigational and radio equipment onboard fishing vessels, so they can tune into the appropriate channels to be aware of major vessels approaching a port and to arrange to stay clear of them. Under the rules of the road, in maritime traffic, the smaller vessel usually gives way to the larger vessel.

Miss Campbell (South West Nova): On the open sea, is it not?

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: You have three minutes left, Miss Campbell.

Miss Campbell (South West Nova): Thank you. I would like to know if you know what the degree of activity is in the Bay of Fundy; Secondly, whether or not there is any consideration being given to slowing down these tankers in the Bay of Fundy and perhaps narrowing the risk. This is a very lucrative area for fishing, and I would like to have, perhaps, a little bit more on the width of the lane, the speed of the vessels—whether they are going to go as they would go on open sea—and whether or not you know the degree of activity.

• 2040

For the last few minutes, I would like to go to Via Rail. I do not know what the department's thoughts are on Via Rail, but I must commend them for their year of trial—because it has been a very effective route between Halifax and Yarmouth—and I am wondering if they have any sort of interim figures as to how the running went, let us say, from December 1 until the end of March or from January 1 until the end of March, when it would have been fully operational. Where there is such a deep concern about the usage of gas and using an alternative means of transportation, is the department looking favourably at extending it beyond the one-year period of trial? Certainly, it has caught on very well—the different rates during the week, the mid-week rate.

I am just wondering if there is an interim report on Via and whether the report of the department is negative so far on that.

Mr. Pepin: You mean on this particular route?

[Translation]

M. Sinclair: La navigation des pétroliers navigant à moins de 35 milles de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick est contrôlée par des règles bien précises de navigation. Au cours des quatre dernières années, on a mis au point des règles de circulation pour les pétroliers, règles qu'ils sont tenus de respecter.

Mlle Campbell (South West Nova): Quelle est la largeur des couloirs de navigation?

M. Sinclair: Je ne sais pas quelle est la largeur des couloirs de navigation dans la Baie de Fundy mais je pourrais vous faire parvenir ce renseignement.

Mlle Campbell (South West Nova): Parfait. Est-il interdit aux bateaux de pêche de pénétrer dans ces couloirs réservés en principe aux pétroliers?

M. Sinclair: Nous essayons dans toute la mesure du possible d'éloigner les bateaux de pêche des couloirs de navigation très fréquentés. Les bateaux de pêche devraient en principe être équipés de matériel de navigation et de radio de qualité leur permettant de contacter des stations de navigation pour se tenir au courant de la circulation et de savoir notamment lorsque un gros navire approche du port. D'après les règles, les petits bateaux doivent céder le pas aux navires de gros tonnage.

Mlle Campbell (South West Nova): Cette règle s'applique uniquement à la navigation en haute mer n'est-ce pas?

M. Sinclair: Oui.

Le président: Il vous reste trois minutes mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell (South West Nova): Merci. Avez-vous des données concernant la densité de la navigation dans la Baie de Fundy? A-t-il jamais été question d'obliger les pétroliers empruntant la Baie de Fundy de ralentir de façon à réduire les risques d'accident. La Baie de Fundy est très riche en poisson. Je voudrais donc avoir des données précises quant à la largeur des couloirs de navigation, et quant à la vitesse autorisée pour les pétroliers et je voudrais savoir si cette vitesse doit être réduite par rapport à ce qu'elle est en haute mer.

Je voudrais consacrer le temps qui me reste à Via Rail. Je tiens à féliciter le ministère des résultats obtenus à Via Rail qui assure un excellent service entre Halifax et Yarmouth. Auriez-vous des chiffres quant aux résultats obtenus par Via Rail du 1^{er} décembre ou du 1^{er} janvier jusqu'à la fin du mois de mars, date à laquelle Via est devenu pleinement opérationnel. En cette période de crise énergétique, le ministère a-t-il envisagé la possibilité d'étendre la période d'essai? Les tarifs de chemin de fer variables semblent avoir remporté un gros succès.

Existe-t-il un rapport provisoire concernant Via et quel est l'avis du ministère concernant cette expérience.

M. Pepin: Vous parlez de ce trajet bien précis.

[*Texte*]

Miss Campbell (South West Nova): Yes, on this particular route because it definitely appears to be running full most of the time.

Mr. Pepin: Mr. Marsham, do you have these figures?

Mr. Roger J. Marsham (Deputy Administrator—Surface, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. No, we do not have a report. That was an experimental service, which the CTC asked be continued. I accept Miss Campbell's statement that in fact numbers have increased on that service. We do not have, as a department, a report from the CTC as to the results of that experiment.

Mr. Pepin: We will get it.

The Chairman: One final question, Miss Campbell.

Miss Campbell (South West Nova): I am glad it is Mr. Marsham who is answering. One of the recommendations I always made and other people made was that you have a two-way fare system, or lower fares in the week, to encourage people to go. I am sure it would work on the Bay of Fundy service as well. It has worked on the VIA Rail and people are using that return day service from Yarmouth to Halifax and all points along the way.

Perhaps I could get the figures on that basis, just to keep the interest of the Department of Transport, so that when the time comes next September you will not just cut it, just like that. Thank you.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. For the benefit of members of the committee, because he was here this morning and his name on the list, I am inclined to recognize Mr. Harquail; but, because it would be two government members in a row, I will not. I am going to Mr. Parker because the NDP have not been heard from today, followed by Mr. Harquail, followed by Mr. Crosbie. Mr. Parker.

Mr. Parker: Thank you, Mr. Chairman. I would like to start off directing my questions to the minister with regard to the Railway Transport Committee. I wrote a letter to the minister regarding my concerns about a hearing that took place in Revelstoke with regard to a labour dispute, and there were some serious concerns laid out in that. I would like to just comment because I have received a letter back from the minister, dated March 24, stating that they are operating in a safe manner and that his department is keeping a close watch on it.

My concerns are with regard to the Railway Transport Committee and the staffing of it. In the information I have, on February 28, Train 804 arrived at Revelstoke and the transport commission took off somewhere in the neighbourhood of 24 to 26 cars. This is contributing to the kind of problem that is happening in Revelstoke because, when that switching has to be done on that type of train, it delays the trains and stops the crews from being able to make their destination and creates the kind of atmosphere that is there.

Now, as a railway employee, I know that when there is a certain percentage of bad order on the trains they are not

[*Traduction*]

Mlle Campbell (South West Nova): Oui parce que ce train est presque toujours plein.

M. Pepin: Vous avez ces chiffres monsieur Marsham?

M. Roger J. Marsham (administrateur adjoint, surface, Transports Canada): Merci monsieur le président. Nous n'avons pas rédigé de rapport. La Commission canadienne de transport nous a demandé de poursuivre ce service expérimental. Mlle Campbell a sans doute raison lorsqu'elle dit que le nombre de voyageurs empruntant cette ligne est en augmentation. Mais la Commission canadienne de transport ne nous a pas communiqué les résultats de cette expérience.

M. Pepin: Nous les obtiendrons sans doute.

Le président: Ce sera votre dernière question, mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell (South West Nova): Moi-même, ainsi que d'autres personnes avons recommandé d'instituer un tarif double, c'est-à-dire que les billets de chemin de fer coûteraient moins cher pendant la semaine, ce qui encouragerait les gens à prendre le train. Je suis sûr que cela donnerait d'aussi bons résultats dans la région de la Baie de Fundy que dans le cas du trajet VIA Rail entre Yarmouth et Halifax, où l'achalandage est de plus en plus élevé, que ce soit pour les voyages aller-retour ou pour des déplacements d'une station à une autre.

J'aimerais donc recevoir des chiffres à ce sujet, dans l'espoir que le projet ne sera pas abandonné au mois de septembre prochain.

Le président: Merci, mademoiselle Campbell. Étant donné que M. Harquail était ici ce matin, et que son nom figurait sur la liste, il devrait en principe avoir la parole, mais cela ferait deux députés gouvernementaux qui se suivraient. Je vais donc donner la parole à M. Parker, le NPD, n'ayant pas encore eu l'occasion d'intervenir, après quoi ce sera le tour de MM. Harquail et Crosbie.

M. Parker: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question au ministre concernant le Comité des chemins de fer. J'ai adressé une lettre au ministre, concernant une audience tenue à Revelstoke relativement à un différend du travail. Le ministre m'a répondu par une lettre datée du 24 mars, expliquant que les mesures de sécurité normales étaient respectées et que son ministère suivait la situation de près.

Je voudrais obtenir des renseignements quant à la composition du comité des chemins de fer. D'après les renseignements qui me sont parvenus, lorsque le train 804 est arrivé à Revelstoke, la Commission des transports a fait décrocher de 25 à 26 wagons. Ceci aggrave la situation à Revelstoke car des travaux d'aiguillage de ce genre retardent les trains, si bien que les horaires ne peuvent pas être respectés, et ceci est à l'origine de l'atmosphère tendue qui règne à Revelstoke.

En principe, des wagons qui ne sont pas en bon état de marche ne devraient pas être utilisés. Or, il semblerait que 10

[Text]

supposed to be travelling. The information I have is that, if 10 per cent of that train is bad ordered, it should not be on the road. This train had 120 cars on it, approximately 22, 25 or 26 cars were bad ordered by the Railway Transport Commission, and I say to you there are some serious problems. And I want the Minister to answer as to why these conditions are going on. The repair track in Revelstoke is an outdated repair track that is open-air; it not only serves these unit type trains but it serves every runthrough train that travels throughout the western region on the CP Rail track.

• 2045

The Chairman: If I may interrupt, our meeting today is on Votes 1 and 5, General Administration, Department of Transport. It seems to me that the point you are pursuing is in fact a question that should be addressed to the Canadian Transport Commission, a body which we will in fact have before the committee at some future date. I cannot give you a date, but the subcommittee will make a recommendation on that.

And I bring this up simply to urge members of committee as much as possible to stick to Votes 1 and 5 on the general administration of the program. That is what we advertised and I think that is what we should stick to.

Mr. Parker: I will do that. I will go to VIA Rail if I may.

The Chairman: All right.

Mr. Parker: VIA Rail in the western region, I have heard the comments from the member from the Atlantic provinces and now I would like to ask a question regarding the Pacific. I refer specifically to the western region where VIA Rail I think, from the information we have, contributed to help build some of the stations, or to upgrade the stations. Yet when people in my riding want to make an appointment on VIA Rail they have to phone to Winnipeg in order to make their arrangements. They get their reservations confirmed. Many of them travel 150 to 200 miles by car; they arrive at the station in Golden or Salmon Arm or Revelstoke, go into the station to try to find out where the train is and they have to phone Winnipeg to find out what time the train will arrive. Sometimes they find it is 3 and 4 hours late. The train sits on the sidings and allows freight trains to go by while passengers are waiting for this service out in the western region. And it has reached an untenable situation.

Another area is where two of the employees in the last little while have been beaten up on the trains, lost employment, and the answer I get back from the department is that they have no jurisdiction there, and that their unions can cover it. It is all fairly well to do that but compensation does not pay 100 per cent of their wages. They said the RCMP laid charges. They did lay charges; they charged them with being intoxicated, but they did not lay charges for these employees. And we were told it is an agreement between VIA Rail and CP Rail and, therefore, they are not covered. And I think that is an area that should be of concern.

Another area I would like to talk about is with regard to some of the services on the train. I have had letters regarding Kraft products being served—an American product being

[Translation]

p. 100 des wagons n'étaient pas en bon état de marche, et n'auraient donc pas dû rouler. Sur les 120 wagons qui composaient le train, 22 à 26 avaient été déclarés inaptes à voyager par la Commission des chemins de fer. Il y a donc quelque chose qui ne tourne pas rond. Le ministre pourrait-il nous dire ce qui se passe. L'atelier de réparations de Revelstoke est vétuste, on y travaille à l'air libre. Or cet atelier est utilisé pour la réparation de tous les trains passant par la région de l'Ouest et empruntant la voie de chemins de fer de CP Rail.

Le président: Je vous signale que nous sommes censés étudier les crédits 1 et 5 du ministère des Transports sous la rubrique Programme de l'administration centrale. Votre question aurait dû être adressée à la Commission canadienne des transports qui comparaitra devant le comité prochainement. La date n'a pas encore été fixée mais en principe le sous-comité devrait faire une recommandation à ce sujet.

Je demanderais donc aux membres du comité de bien vouloir s'en tenir, dans toute la mesure du possible, aux crédits 1 et 5 sous la rubrique Programme de l'administration centrale, comme prévu dans notre avis de convocation.

M. Parker: D'accord. Je vais passer à VIA Rail.

Le président: Parfait.

M. Parker: Le député des provinces de l'Atlantique a posé des questions concernant VIA Rail dans sa région et moi, je voudrais maintenant vous en poser concernant la région du Pacifique. Il paraît que VIA Rail a contribué à la construction ou à l'amélioration de certaines gares dans l'Ouest du pays. Malgré cela, lorsque les passagers dans ma circonscription veulent réserver une place à VIA Rail, ils sont obligés de téléphoner à Winnipeg pour faire confirmer leur réservation. De plus, ils doivent souvent faire 150 à 200 milles en voiture pour arriver jusqu'à la gare de Golden, de Salmon Arm ou de Revelstoke; arrivés à la gare, ils sont obligés de téléphoner à Winnipeg pour savoir à quelle heure le train arrive; des retards de trois ou quatre heures ne sont pas rares. Ils arrivent souvent que les trains attendent sur les voies d'évitement pour laisser passer les trains de marchandises alors que les passagers attendent. C'est devenu vraiment insupportable.

Par ailleurs, je voudrais vous signaler le cas de deux employés qui ont été battus et ont perdu leur emploi, à quoi le ministère me répond que ces questions ne relèvent pas de sa compétence mais plutôt de celle des syndicats. Tout cela, c'est bien joli mais les indemnités ne représentent pas la totalité de leurs salaires. La Gendarmerie a accusé les agresseurs d'être ivres mais elle n'agissait pas au nom des employés. On me répond qu'ils ne sont pas protégés, puisque cela fait partie d'un accord entre VIA Rail et CP. C'est une question qui devrait, à mon avis, être examinée de plus près.

Je voudrais aussi soulever la question du service à bord des trains. J'ai reçu plusieurs lettres de passagers se plaignant que des produits américains Kraft ont été servis à bord des trains,

[Texte]

served on our trains; Kraft jams, Kraft peanut butter. Yet we are having a program of advertising by the government suggesting the use of "Made in Canada" products.

We get on Air Canada. We find that the wines that are being served on Air Canada are all French wines. Canadian wineries are looking for new markets; millions of dollars are being spent in advertising for Canadians to use Canadian products. And the answer I got back from the department when I wrote them with regard to the jams and so on said that it was a contract that was done by CNR so those are the products they use. Those are some items I wanted to bring up today.

The equipment of VIA Rail in western Canada is some of the oldest equipment they possess. They have not updated it at all. I understand that there is some new equipment to come out but none of that equipment is designated for the western provinces, it is designated for the Atlantic or eastern provinces. I have travelled on VIA Rail from Ottawa to Montreal and found it to be quite efficient, yet if I was to get on it in Calgary and travel west, it is like a slow boat to China. It is really a sad, sad situation, and I am sure your department must be aware of it. So I will just stop there and see what kind of answer the minister and his department have for me.

• 2050

Mr. Pepin: On the presence of personnel at stations—by the way I receive complaints of this kind fairly regularly—I think that what needs to be said is that the actual degree of subsidization of VIA is around \$500 million, and, as we all know, VIA is making a very strong effort to improve its reservation system and improve its operation. When I have complaints of this kind, I usually write to VIA and they usually give me a pretty good explanation of what went on in the particular instance.

With respect to the use of American products in VIA's restaurants, I will write to them as you did and if it is CN then I will write to CN also to try to convince them that it is in the national interest for them to buy in Canada.

With respect to the equipment I can be rather more vocal because it is wrong to say that VIA has no equipment budget at this time. As you know in the estimates there is \$90 million for that. This has been more or less a vicious circle that VIA has been in even given the amount of money they have for equipment. They say, and rightly so, that it is only inasmuch as they have better equipment—what they have now is on an average of 20 to 25 years old—that they can give better service and attract more and more people.

So my department and I have been fighting quite strongly in recent weeks and days in order to convince my colleagues of the need to give VIA a running chance to catch up with the past in terms of improving equipment. Already VIA has a program, and Mr. Marsham might expand on that a little bit, but it needs some money and hopefully in the coming days we will be able to produce that so that VIA can do a better job of revamping its equipment and consequently give better service.

[Traduction]

notamment de la confiture et du beurre d'arachides Kraft, alors que le gouvernement a lancé une campagne en faveur des produits fabriqués au Canada.

Les vins servis à bord des avions Air Canada sont tous des vins français, alors que dans le même temps, les viticulteurs canadiens cherchent des débouchés et que des millions de dollars sont dépensés pour promouvoir les produits canadiens. En réponse à ma lettre, le ministère s'est borné à me signaler que c'est le CN qui avait décidé d'acheter ces produits Kraft.

Le matériel utilisé par VIA Rail dans l'Ouest du Canada est parmi le plus vétuste dont ils disposent. Il n'a pratiquement jamais été renouvelé. Il paraît que le matériel nouveau est destiné non pas à l'Ouest mais aux provinces atlantiques et aux provinces de l'Est. Le trajet VIA Rail entre Ottawa et Montréal est très achalandé, comme j'ai pu m'en rendre compte, tandis qu'à partir de Calgary, on pourrait tout aussi bien voyager à pied. Le ministère est certainement au courant de cette situation vraiment déplorable. Je voudrais savoir ce que le ministre a à dire à ce sujet.

M. Pepin: Je reçois d'assez nombreuses réclamations à ce sujet. Vous savez sans doute comme moi que VIA Rail touche 500 millions de dollars de subventions du gouvernement et que par ailleurs la société fait un gros effort pour améliorer son système de réservations ainsi que l'ensemble de son fonctionnement. Chaque fois que l'on m'adresse une réclamation, j'écris à VIA Rail qui me fournit généralement d'assez bonnes explications.

En ce qui concerne l'utilisation de produits américains dans les wagons-restaurants de VIA Rail, je vais leur écrire ainsi qu'au CN et j'essaierai de les convaincre de servir des produits canadiens.

Pour ce qui est de l'équipement, il est faux de dire que VIA n'a pas de budget d'équipement à l'heure actuelle. En effet, 90 millions de dollars ont été prévus pour ce poste dans le budget. Il s'agit en fait d'un cercle vicieux car ce n'est que s'ils peuvent mettre en service du matériel neuf qu'ils parviendront à assurer un meilleur service et de là à augmenter le nombre de passagers. Or, la moyenne d'âge des wagons atteint actuellement 20 à 25 ans.

J'ai fait un gros effort ces derniers temps pour convaincre mes collègues du Cabinet de la nécessité d'accorder suffisamment de crédits à VIA Rail pour lui permettre de moderniser son équipement. VIA Rail a établi un programme mais ils ont bien entendu besoin d'argent, argent que j'espère pouvoir obtenir d'ici quelques jours de façon que VIA puisse moderniser son équipement et assurer ainsi un meilleur service.

[Text]

In the general VIA thing, like Miss Campbell who spoke previously, I have quite an admiration for what VIA has been trying to do. They have put together a structure, an administration. They have put together a fair marketing policy. They have put together a reservation system, Reservia. They are trying to improve their equipment. They welcome the concept of multi-modal stations, et cetera.

But at the same time the expenditures, the degree of government contributions to that effort is growing very, very rapidly. I think the average is 20 per cent a year, or more. So there will come a time soon when while giving all the support to VIA it deserves to have—the experience is far from being a conclusive one yet—we will have to be more dramatic, I think, in terms of selectivity of routes. That type of choice that has to be made. Those who defend VIA irrespective of circumstances in my view render a very bad service to VIA, because it is only inasmuch as VIA can rationalize its operation that they can do a good job, and consequently demonstrate that there is still room for passenger transportation in Canada.

So I mean to say quite strongly that we should go on a selective basis, so that the VIA experience can really be a conclusive one. Otherwise, if we charge them with all kinds of loads that they cannot carry, then the experience will fail, and we will never know really if there was room for VIA in Canada. Do you agree with that sentiment?

• 2055

Mr. Parker: Yes. Could I ask one last question?

The Chairman: Yes, you have about two and a half minutes left, Mr. Parker.

Mr. Parker: I agree, I think VIA has a future and certainly should be encouraged. One thing that I am still concerned about, is there a clause with CP Rail, for instance, that it run on a schedule and that if it is delayed on that schedule for any reason there is a penalty, and if so, has that penalty ever been enforced?

What I am saying is that in my view CP Rail has been putting this train into the siding and running freight trains and it has been causing delays rather than operating in a smooth and efficient way. If it is a washout or an accident of some type where they cannot help it, then naturally it is a delay. But, if it is running on a schedule, I think that schedule should be maintained by the company and that if it does not there should be charges laid against the company for not carrying that out.

Mr. Pepin: As you know, there is an inquiry being conducted now by the CTC on what happened at Christmas in many parts of Canada when VIA really had to use all the equipment that was available. The result of that inquiry might be educational for all of us.

With respect to the system of rewards and penalties, Mr. Marsham may be more specific.

The Chairman: Mr. Marsham.

Mr. Marsham: Thank you, Mr. Chairman. It is my understanding that the contracts between VIA Rail and the railway companies, Canadian National and Canadian Pacific, do in

[Translation]

Je dois dire que pour ma part, j'admire sincèrement les efforts de VIA Rail. Ils ont réussi à mettre en place une administration, une politique de commercialisation, un service de réservations connu sous le nom de Reservia, et essaient maintenant de moderniser leur matériel et ils ont accepté le principe des gares à usages multiples.

En même temps, les contributions de l'État augmentent de 20 p. 100 par an en moyenne, voire plus. Donc, même si nous voulons soutenir VIA dans toute la mesure du possible, l'expérience n'est pas encore concluante et il va falloir je pense être plus sélectif en ce qui concerne les parcours à retenir. Ceux qui défendent VIA Rail contre vents et marées lui font du tort car ce n'est que dans la mesure où VIA Rail parviendra à rationaliser son exploitation qu'il sera possible d'affirmer que les trains de voyageurs ont toujours leur raison d'être au Canada.

Pour que l'expérience de VIA Rail soit concluante, nous devons être sélectifs dans nos choix des parcours. Sinon, l'expérience risque d'échouer et nous ne saurons jamais si VIA Rail aurait pu réussir ou non. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi?

M. Parker: Oui. Pourrais-je poser une dernière question?

Le président: Oui, il vous reste à peu près deux minutes et demie.

M. Parker: Je crois que VIA a de l'avenir et nous devrions certainement l'encourager. Il y a une chose qui me préoccupe cependant. Y a-t-il une clause qui stipule que le CP, par exemple, doit respecter un horaire et que s'il est en retard pour une raison ou pour une autre, il est passible d'une amende. Dans l'affirmative, a-t-on jamais imposé cette amende?

Selon moi, le CP a mis ce train de côté pour utiliser plutôt les trains de marchandises et cela a causé des retards. Si une partie de la voie est emportée ou s'il y a un accident quelconque, le CP n'y peut rien évidemment. Cependant, s'il y a un horaire à respecter, j'estime qu'on devrait poursuivre les compagnies qui ne le respectent pas.

M. Pepin: Comme vous le savez, la CCT est en train de faire une enquête sur ce qui s'est produit à Noël dans de nombreuses parties du Canada. VIA a dû utiliser tout l'équipement dont elle disposait. Les résultats de cette enquête pourraient être fort instructifs.

Pour ce qui est des récompenses et des amendes, M. Marsham pourra être précis davantage.

Le président: Monsieur Marsham.

M. Marsham: Merci, monsieur le président. Je crois que les contrats entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires comme les Chemins de fer nationaux et le Canadien Pacifique, con-

[Texte]

fact contain clauses in regard to on-time performance, and the charges which are levied by those railway companies to VIA Rail are based on time performance. If there are deficiencies in that regard there are penalties.

In regard to the details of that, I think we would be prepared, Mr. Chairman and Mr. Minister, to bring details of that on April 8 and 9 when Canadian Surface Administration Transportation come with the Director of Railway and the Director of Railway Passenger, if that would suit your convenience.

The Chairman: I might say to you, Mr. Parker, that the committee has looked at that in some detail and will be making some recommendations to the government in our report. The problem seems to be that there are penalties for later performance but there are no great incentives for on-time performance. The committee has taken a look at that.

I also want to say before going on to the next questioner that I want to again urge members of the committee to relevancy. I am getting some complaints about members not being recognized. I try to protect the position of members as they appear here. If somebody appears here early in the morning and puts his name on the list and sits here all day, I try to make sure that member gets an opportunity to ask questions. I do not think it is fair for a member who has been here in the early sessions of the committee to lose his place to somebody who comes in for the final session, no matter how good the reason may be. I am not making any judgment on that, but I do urge members to remember that we are on the general estimates of the committee.

I may be wasting time, Mr. Crosbie, but it is my obligation as Chairman of this committee to try to be fair to all members of the committee, not just those who feel they have a right to speak whenever they walk in and when they do not subsequently walk out. That is the reason I make that comment. That happens to me with my own colleagues in the government party, from time to time, as well as with members from the opposition parties. I try to be fair to all members and give everybody an equal opportunity.

I am now going to call on Mr. Mayer who has been here since 9.45 this morning.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the minister, if I could, some general questions concerning his views on grain exports. The minister will be aware that his predecessor, at some peril, set an export target of some 20 per cent increase over the previous crop year when he was minister, and I am referring to Mr. Mazankowski. I have asked the minister in the house and I think, in committee, if my memory serves me well, if he has set any targets in terms of an increase in exports. I think the minister would agree—at least I hope he would that by setting a target that may be somewhat ambitious, you can sometimes stimulate people or stimulate the different factions involved in moving grain to perform better than they would have otherwise.

[Traduction]

tiennent effectivement des clauses sur le respect des horaires et les frais exigés par ces compagnies de VIA Rail sont basés sur le respect de ces horaires. S'il y a retard, on impose des amendes.

Pour ce qui est des détails, nous serions disposés à les soumettre les 8 et 9 avril lorsque l'Administration canadienne des transports de surface comparaitra avec le directeur des Chemins de fer et le directeur des Services ferroviaires voyageurs, si cela fait votre affaire.

Le président: Monsieur Parker, le Comité a déjà étudié cette question en détail et fera certaines recommandations au gouvernement dans son rapport. Il y a des amendes pour le non-respect des horaires, mais il ne semble pas y avoir d'encouragement à respecter ces mêmes horaires. Le Comité a déjà étudié cette question.

Avant de donner la parole au suivant, j'invite les membres du Comité à s'en tenir au sujet. Il y a des députés qui se plaignent de ne jamais pouvoir prendre la parole. J'essaie de leur donner la parole dans l'ordre, et si un député s'inscrit le matin et attend toute la journée, je fais en sorte qu'il ait l'occasion de poser ses questions. Je ne crois pas qu'il soit juste qu'un député qui était présent au début de la séance perde sa place pour quelqu'un qui arrive à la fin, quelle qu'en soit la raison. Je ne porte pas de jugement là-dessus, mais je rappelle aux députés que nous sommes en train d'étudier le budget du ministère.

C'est peut-être gaspiller du temps, monsieur Crosbie, mais en tant que président du Comité, je me dois d'être juste envers tous les membres du Comité et non seulement envers ceux qui estiment avoir le droit de prendre la parole dès qu'ils mettent le pied dans la salle. C'est la raison pour laquelle j'ai fait cette observation. Il m'arrive de devoir la faire à mes propres collègues également, tout comme aux membres des partis de l'opposition. J'essaie d'être juste envers tous les députés et leur donner à tous les mêmes chances.

Je donne la parole à M. Mayer qui est ici depuis 9 h 45 ce matin.

Des voix: Bravo!

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser au ministre quelques questions de nature générale concernant sa position en matière d'exportation des céréales. Le ministre sait certainement que son prédécesseur avait fixé, à ses risques et périls, un objectif de quelque 20 p. 100 d'augmentation des exportations par rapport à l'année précédente, je veux parler de M. Mazankowski. J'ai demandé au ministre, à la Chambre et au Comité si j'ai bonne mémoire, s'il s'était fixé des objectifs concernant l'augmentation des exportations. Je crois, ou du moins j'espère que le ministre admettra qu'en fixant un objectif qui peut paraître ambitieux, on parvient parfois à stimuler certaines personnes et à accélérer ainsi le mouvement des céréales pour obtenir plus d'efficacité.

[Text]

• 2100

Does the minister have any kind of a target that he would like to see as an increase over the exports of the previous year and would he care to elaborate on that this evening? Perhaps he could go as far as saying what he hopes to achieve in his tenure as Minister of Transport.

Mr. Pepin: This is more a subject for the Minister of State for the Canadian Wheat Board to tackle. I am told that he has not indicated an objective, except that he has referred himself to progress that is being made now. If my memory serves me well, last year the increase was in the area of 21 or 22 per cent. At the moment, I understand that the system is increasing at 5 or 6 per cent. An increase of 50 per cent over the present export situation is the objective to be reached by 1985.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Minister. With all due respect, though, the terms of reference of the Minister of State for the Canadian Wheat Board sets out that he should assist you in your responsibilities as being responsible for the Canadian Wheat Board. I would argue very strongly, if we are going to get some leadership in this matter, it has to come from you, particularly in view of the fact that you are responsible for transportation in this country and it is going to be the transportation system that is going to have to bear the responsibility for whatever increases in exports we have.

Could you elaborate or possibly make available the study done for the National Harbours Board and the grains group in Ottawa. This study was recently completed by an outfit in Winnipeg called the Westburn Development Consultants Ltd. They said that they thought that the grain could be produced and they thought that even if markets could be found for the grain, that it was going to be very tough, based on our transportation facilities, to meet those export markets if they were found.

Perhaps the minister could elaborate on that report, and I hope that he would see fit to make that report public so that those of us from Western Canada, who are very much involved with grain transportation, could look at it to see whether there is something that is applicable in terms of improving our exports. We all know that we need foreign exchange in the worst way in this country to do several things for our economy. I do not need to elaborate on that. The minister himself is an economist of some repute.

Mr. Pepin: Well, I have not seen the Westburn report yet, and my deputy minister tells me that I have a briefing planned for it.

I have heard about the preoccupation expressed about the capacity to deliver the production, and this is an instance where I am assisting the Minister of State for the Canadian Wheat Board in the sense that he is in business with the Canadian Wheat Board—that is, trying to sell wheat. As you say, my responsibility is to make sure it will be carried to port, and this opens up the whole discussion as to the capacity of the main line and branch lines to carry the grain.

Mr. Mayer: With all due respect, Mr. Minister, if this press report is correct, the study was done for the National Harbours Board, which comes directly under your jurisdiction. It

[Translation]

Le ministre a-t-il un objectif quelconque pour l'augmentation des exportations par rapport à l'année dernière et pourrait-il nous donner des détails à ce sujet ce soir? Il pourrait peut-être nous dire ce qu'il espère pouvoir faire au cours de son mandat en tant que ministre des Transports?

M. Pepin: C'est une question qui relève plutôt du ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé. On m'a dit qu'il n'avait pas fixé d'objectif mais qu'il avait plutôt mentionné les progrès déjà effectués. Si ma mémoire est bonne, il y a eu une augmentation de 21 ou 22 p. 100 l'an dernier. Je crois qu'en ce moment, l'augmentation se chiffre à 5 ou 6 p. 100. On s'est fixé un objectif de 50 p. 100 d'augmentation d'ici 1985 par rapport à cette année.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Sauf votre respect, le mandat du ministre d'État chargé de la Commission canadienne du blé stipule qu'il doit vous aider dans vos fonctions, en s'occupant de la Commission canadienne du blé. J'estime que dans ce domaine, le leadership doit venir de vous, surtout que vous êtes responsable des transports au Canada et que ce sera le système des transports qui devra assumer toute augmentation de nos exportations.

Vous pourriez peut-être mettre à notre disposition l'étude effectuée par le Conseil des ports nationaux et le groupe des grains à Ottawa. Cette étude a été publiée récemment par une société de Winnipeg appelée la Westburn Development Consultants Ltd. Selon elle, les céréales pourraient être produites, mais même si on leur trouvait un marché, il serait très difficile de les expédier, vu la situation des transports au Canada.

Le ministre pourrait-il nous parler de ce rapport et a-t-il l'intention de le rendre public de sorte que les gens de l'Ouest qui se préoccupent beaucoup de la question du transport des céréales puissent l'étudier et voir s'il ne contient pas quelque chose qui permettrait d'améliorer nos exportations. Nous savons tous que nous avons besoin de devises étrangères au pays pour améliorer notre économie. Il n'est pas nécessaire que j'élaboré là-dessus. Le ministre lui-même est un économiste de bonne réputation.

M. Pepin: Je n'ai pas encore vu le rapport Westburn et mon sous-ministre me dit que je dois aller à une séance d'information à ce sujet.

J'ai entendu parler des réserves exprimées au sujet de la capacité de notre système de transport et c'est précisément un cas où j'aide le ministre d'État responsable de la Commission canadienne du blé à vendre son blé. Comme vous l'avez dit, je dois m'assurer qu'il sera livré à bon port et il convient de se demander si notre système ferroviaire y parviendra.

M. Mayer: Sauf votre respect, monsieur le ministre, si cet article est vrai, l'étude a été effectuée pour le Conseil des ports nationaux qui relève directement de votre ministère. Elle a

[Texte]

was also done for the grains group, which again reports to you. So, I really do not see what the Minister of State for the Canadian Wheat Board has to do with the report itself. I do not know whether you can give us a commitment here this evening, but I would hope that once you have looked at it that you could make this report public. If this report is paid for by the taxpayers of the country, I hope that those of us who represent areas affected by the report will have an opportunity to view it at the earliest possible date.

Mr. Pepin: I have already said I have not seen it but that I was going to see it very soon. I am sorry, but as you know, days have only so many hours. I will look at it and I will be giving you my comment fairly rapidly.

Mr. Mayer: Do you have any predisposition either way to . . .

Mr. Pepin: I always have a predisposition in favour of giving as much information as I can.

Mr. Mayer: Okay, that is a fair comment. So, hopefully, we can look firm and to your tabling the report at the earliest possible date?

Mr. Pepin: I will do my very best.

Mr. Mayer: All right. There is one other area that I would like to cover, Mr. Chairman, and I will not be long. I heard a very disturbing report on Monday morning when I was in Manitoba. It is to the effect that there is a possibility that the port of Churchill may not receive enough grain this year to put it in an export position—to even allow the port to open. This seems to me particularly disturbing in view of the fact that the three agencies involved in putting grain into Churchill are all operated directly under the government, and that would be the CNR, the National Harbours Board, which owns the terminal in Churchill, and the Canadian Wheat Board. Those are all government-run institutions. I wonder if the minister is aware of this possibility. Certainly it is a disturbing one for the people of Manitoba, and particularly for the people who live in Churchill and who depend almost exclusively, if not exclusively, on the export of grain from their port for survival. Is he prepared to do anything about it and to see that grain is moved in there now, so that at the start of the shipping season Churchill can again look for whatever its traditional share of exports has been? I think it is something like 3 per cent of exports, which does not seem to be a very large amount of exports to keep a community from dying.

• 2105

Mr. Pepin: I did answer this question. I do not know if it was this morning or the last time, but I did it in four parts.

I will just repeat what I said this morning. First, I reminded people of the contribution of the National Harbours Board and the Government of Canada's rehabilitation of the line going to Churchill, representing \$30 million as of now in the last four or five years, et cetera. Then I went on to the lecture that you and the member for Lisgar usually give on this subject; that is, it is very difficult, particularly at this time when as many sales are made as the Canadian Wheat Board can find, to convince

[Traduction]

également été effectuée pour le groupe des grains qui relève de votre compétence. Je ne vois donc pas ce que le ministre d'État responsable de la Commission canadienne du blé a à voir avec le rapport. Je ne sais pas si vous pouvez nous donner un engagement quelconque ce soir, mais j'espère qu'une fois que vous aurez vu ce rapport, vous pourrez le rendre public. Si les contribuables ont payé pour ce rapport, j'espère que ceux d'entre nous qui représentent les régions les plus directement touchées, auront l'occasion de le lire le plus tôt possible.

M. Pepin: J'ai déjà dit que je ne l'avais pas vu mais que j'allais le lire très bientôt. Comme vous le savez, il n'y a que 24 heures dans une journée. Je l'étudierai et je vous ferai connaître mon opinion le plus rapidement possible.

M. Mayer: Avez-vous une prédisposition quelconque . . .

M. Pepin: Je suis toujours disposé à donner autant de renseignements que je le puis.

M. Mayer: Très bien. Nous espérons que vous pourrez déposer ce rapport très bientôt.

M. Pepin: Je ferai de mon mieux.

M. Mayer: Très bien. J'aimerais passer à une question, ce ne sera pas long. Lorsque j'étais au Manitoba lundi matin, j'ai entendu quelque chose qui m'a fort inquiété. Il s'agit de la possibilité que le port de Churchill ne reçoive pas assez de céréales cette année pour pouvoir en exporter ou même pour qu'on puisse ouvrir le port. Cela me semble particulièrement troublant compte tenu du fait que les trois organismes qui expédient le grain à Churchill relèvent tous du gouvernement. Il s'agit du CN, du Conseil des ports nationaux qui possède le terminal de Churchill, et de la Commission canadienne du blé. Ce sont trois institutions gouvernementales. Le ministre est-il au courant de cette possibilité. C'est très inquiétant pour les gens du Manitoba, et surtout pour la population de Churchill qui dépend presque exclusivement de l'exploitation des céréales pour sa survie. Est-il prêt à faire quelque chose à ce sujet et à s'assurer que l'on expédie dès maintenant des céréales à Churchill pour qu'au début de la saison, Churchill puisse obtenir sa part des exportations? Je crois qu'elle revient à quelque chose comme 3 p. 100, ce qui n'est pas beaucoup pour empêcher une communauté de mourir.

M. Pepin: J'ai déjà répondu à cette question. Je ne sais pas si c'était ce matin ou la dernière fois, mais j'ai donné une réponse en quatre parties.

Je vais la répéter. Tout d'abord, j'ai souligné la contribution du Conseil des ports nationaux et du gouvernement du Canada à la réfection de la voie ferrée se rendant à Churchill, à raison de 30 millions de dollars ces quatre ou cinq dernières années. J'ai ensuite mentionné l'argument que le député de Lisgar et vous-même avancez toujours à cet égard, soit qu'il est très difficile, surtout alors que la Commission canadienne du blé essaie d'effectuer autant de ventes qu'elle le peut, de convain-

[Text]

buyers and farmers to pay the extra storage costs of sending it to Churchill. That is a reality. The third point I made was that the minister responsible for the Canadian Wheat Board has asked the advisory council of the Canadian Wheat Board to try to devise a plan under which there would be a guarantee of certain volume for the port of Churchill. He has not got a favourable answer now. And the fourth point I made this morning is that I am told by the Canadian Wheat Board that they have made a sale of 250,000 tons for this summer, which is half of the usual quantity.

I could go on and add that the MV *Arctic* is not available for next spring because it is otherwise busy in the north.

Mr. Mayer: Excuse me. On a point of clarification, you mention storage cost. My understanding is that Churchill is probably the most efficient terminal we have in terms of turnover capacity.

Mr. Pepin: I meant storage by the farmer on the farm while waiting to send it to be shipped from Churchill. The understanding I have is that shipping from Churchill is costlier.

Mr. Mayer: Being a farmer myself, and being in that area and having a permit book, I really do not see what the relevancy is there. It would be a long, drawn-out thing to explain it, but really that is an excuse and not an economically valid reason.

Mr. Pepin: Then why is it that people do not send as much grain . . .

Mr. Mayer: With all due respect, Mr. Minister, it is not the people, it is the Canadian Wheat Board that determines where the grain shall go to export position.

Mr. Pepin: Why is it that the Canadian Wheat Board does not send grain to Churchill? Just because they do not like Churchill?

Mr. Mayer: That could be part of it. I would also like to comment in that regard that a lot of people who have influential positions with the Canadian Wheat Board have had past dealings with the grain-handling co-operatives in the Prairies, and probably would not be favourably disposed to send business elsewhere. To make an analogy, if you are General Motors you are not going to send business to Ford, and it is as simple as that. The Prairie co-operatives own grain terminals at Thunder Bay and at Vancouver; they have nothing to do with the terminal at Churchill, which is owned by the National Harbours Board. That could be one of the reasons why the Wheat Board is reluctant to send grain to export position in Churchill.

We have made sales out of the port of Churchill in the past. Canada has an extremely good reputation around the world as far as icebreakers and icebreaking technology, and it would not seem all that unreasonable to make use of some of that expertise and to demonstrate that we are willing to put it to good use in our own country in order to show other countries around the world what we are capable of doing in the north.

[Translation]

cre les acheteurs et les agriculteurs de payer les frais supplémentaires d'entreposage que comporte l'expédition des céréales à Churchill. C'est un fait. Troisièmement, j'ai dit que le ministre responsable de la Commission canadienne du blé avait demandé au Conseil consultatif de la Commission de mettre au point un plan qui garantirait un certain volume pour le Port de Churchill. Il n'a pas encore reçu de réponse favorable. Quatrièmement, comme je l'ai dit ce matin, on m'a dit que la Commission canadienne du blé venait de conclure une vente de 250,000 tonnes de céréales pour cet été, ce qui représente la moitié des quantités qu'elle réussit à vendre habituellement.

Je pourrais ajouter également que le MV *Arctic* n'est pas disponible pour le printemps prochain, parce qu'il est occupé ailleurs dans le Nord.

M. Mayer: Excusez-moi. Vous avez parlé des frais d'entreposage. Je crois que le Port de Churchill est probablement le terminal le plus efficace du point de vue du roulement.

M. Pepin: Je voulais parler de l'entreposage par l'agriculteur sur sa ferme en attendant d'expédier ses céréales à Churchill. Je croyais qu'il coûtait plus cher de faire expédier ses céréales par Churchill.

M. Mayer: Je suis agriculteur moi-même dans cette région et j'ai un permis. Je ne vois pas ce que cela a à voir avec la situation. Il serait trop long de l'expliquer, mais je trouve que c'est une excuse et non une raison valable.

M. Pepin: Pour quelle raison les agriculteurs n'envoient-ils pas autant de céréales . . .

M. Mayer: Sauf votre respect, monsieur le ministre, ce ne sont pas les agriculteurs, c'est la Commission canadienne du blé qui décide où l'on enverra les céréales pour être exportées.

M. Pepin: Pourquoi la Commission n'envoie-t-elle pas ses céréales à Churchill? Parce qu'elle n'aime pas Churchill?

M. Mayer: En partie, peut-être. Je voudrais ajouter également que de nombreuses personnes qui occupent des postes d'influence au sein de la Commission canadienne du blé ont eu par le passé des contacts avec des coopératives de céréales dans les Prairies et ne veulent probablement pas envoyer leurs céréales ailleurs. Prenons cette analogie: Si vous travaillez pour General Motors, vous n'allez pas envoyer des contrats à Ford, c'est aussi simple que ça. Les coopératives des Prairies possèdent des terminaux à Thunder Bay et à Vancouver. Elles n'en ont pas à Churchill, ce terminal appartient au Conseil des ports nationaux. Cela pourrait être une des raisons pour lesquelles la Commission du blé ne veut pas envoyer des céréales à Churchill pour l'exportation.

Nous avons effectué des ventes qui étaient expédiées du Port de Churchill par le passé. Nos brise-glaces et notre technologie ont une très bonne réputation dans le monde et il me semble raisonnable d'utiliser notre compétence en la matière et de démontrer que nous sommes disposés à utiliser nos propres techniques pour montrer aux autres pays ce que nous sommes capables de faire dans le Nord.

[Texte]

Mr. Pepin: My understanding of that situation is that farmers now, even in the area from which Churchill usually catches, are more interested in sending their grain to Thunder Bay because they can get faster movement, they can be paid faster, the storage cost is lower. This is my understanding. I thought this was the commonly accepted interpretation of these things.

• 2110

Mr. Mayer: I have a closing comment, Mr. Chairman, and that is, at the end of the crop year, when you have granaries that have not been emptied for close to a year, you are not concerned about where it is going to go; you are concerned that it go somewhere. If Churchill was an alternate, and it could be a real alternate this year if the three agencies of government that I mentioned that are involved were to take it seriously, producers would be more than happy to ship grain through Churchill in order to get rid of it. There is no question in my mind about that whatsoever. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pepin: So you feel that there is no justification whatsoever for the advisory council of the Canadian Wheat Board not to guarantee 500,000 or 700,000 tons a year to the Port of Churchill?

Mr. Mayer: If you are talking about 25 million bushel, and that is what was done in the calendar year 1979, I see no reason why that could not be done again this year, using the same kind of facilities that are available now that were available two years ago.

Mr. Pepin: I indicated that I think there are 25,000 tons there now if my memory serves me well. The Canadian Wheat Board information I have is that they have sales for 250,000 tons, and that would be half of what is there in a normal year. So hopefully they will find 250,000 more and they will have a normal conventional year at Churchill. That was very much what I hoped . . .

Mr. Mayer: That would be good news for the people in Churchill, I am sure. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayer. You stayed exactly within your time limit.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I would like to question the minister, Mr. Chairman, in three areas under general administration and policy of transportation in Canada. One, relating to ports policy; secondly with respect to CN's attitude, particularly in the Atlantic Canada region, and as well the general policy with respect to highways in the Atlantic area, in particular in New Brunswick.

Mr. Chairman, first of all, I wonder whether the minister could indicate what the status is with respect to the government's position on ports' policy and what we can look for or what we might expect in his approach for the general co-ordination, planning, operation and financing of ports in Canada, specifically how he sees its developing in the Atlantic area, and, of course, my pet projects that I have questioned him on previously regarding Belledune and Dalhousie?

[Traduction]

M. Pepin: Je croyais que les agriculteurs, même dans la région drainée par Churchill, préféreraient envoyer leurs céréales à Thunder Bay parce qu'elles sont expédiées plus rapidement. Ils sont payés plus rapidement et cela coûte moins cher pour l'entreposage. C'est ce que je pense. Je croyais que c'était l'interprétation acceptée par tout le monde.

M. Mayer: J'ai une dernière observation à faire. A la fin de la campagne agricole, quand il y a des silos qui n'ont pas été vidés depuis un an, peu vous importe où le grain peut bien être expédié, vous voulez vous en débarrasser. Si Churchill était une possibilité, et il pourrait l'être cette année si les trois organismes gouvernementaux que j'ai mentionnés s'en occupaient sérieusement, les producteurs seraient plus qu'heureux d'expédier leurs céréales à Churchill pour s'en débarrasser. Cela ne fait aucun doute selon moi. Merci, monsieur le président.

M. Pepin: Vous croyez donc que le conseil consultatif de la Commission canadienne du blé n'avait aucune raison de ne pas vouloir garantir 500,000 ou 700,000 tonnes par année au port de Churchill?

M. Mayer: Si vous voulez parler de 25 millions de boisseaux, et c'est ce qu'on avait en 1979, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas le faire cette année, en utilisant les mêmes installations qu'il y a deux ans.

M. Pepin: J'ai déjà dit que, si ma mémoire est bonne, on y expédiait déjà 25,000 tonnes. Selon mes renseignements, la Commission canadienne du blé a conclu des ventes s'élevant à 250,000 tonnes, c'est-à-dire la moitié de ce qu'on expédie annuellement à partir de ce port en temps normal. Nous espérons qu'elle pourra en vendre encore 250,000 de sorte que Churchill ait une année normale. C'est ce que j'espérais . . .

M. Mayer: Ce seraient de bonnes nouvelles pour les gens de Churchill, j'en suis certain. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Mayer. Vous vous en êtes tenu bien exactement au temps qui vous était alloué.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser des questions dans trois domaines qui relèvent de l'administration en général et de la politique des transports du Canada. Tout d'abord, je voudrais parler de la politique en ce qui concerne les ports, deuxièmement, de l'attitude du CN surtout dans la région de l'Atlantique, et troisièmement, de la politique générale ayant trait aux routes dans l'Atlantique et en particulier au Nouveau-Brunswick.

Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire quelle est la position du gouvernement en ce qui concerne les ports et ce qu'il a l'intention de faire pour coordonner, planifier et financer les activités des ports au Canada, ainsi que la façon dont il envisage le développement de la région atlantique, surtout à Belledune et à Dalhousie, mes dadas?

[Text]

Mr. Pepin: I have to stick to generalities because, as my honourable friend implies, the ports' policy is before a Cabinet committee now. I have already indicated that the gist of it would be an attempt to improve the system as it exists now and not as in previous instances, Bill C-60, Bill C-6, Bill C-50, et cetera—I should not say et cetera, there were only three efforts—in an effort to consolidate the three types of ports that we have in this country. So the classification in three, that is, National Harbours Board ports, Harbour Commissions and government ports and wharves, known under different names. These three categories would remain in the National Harbours ports' category. The general idea would be to create a national ports corporation which would be the parent company and to create a two-tier situation, one in which local ports would become what I call "mini corporations", that is local corporations with a substantial degree of autonomy; others who have not reached a sufficient degree of financial self-sufficiency would be administered, with more freedom than they have now, as a division of the national ports corporation. That is the essence of it. The national ports corporation, instead of having a board of four full-time members as they have now, would have a normal standard board, one representative of all the regions of Canada. In essence, this is the gist of it. As to the other ports, the harbour commissions and the ports and wharves, the policy would be amended, but in a less dramatic fashion. That is what I am trying to sell at the moment.

• 2115

Mr. Harquail: Thank you for that information, Mr. Minister. If I may just leave the issue with one request; it is that if and when we see the implementation and adoption of this new, proposed policy you might yourself, Mr. Minister, make efforts to see that there will be absolute co-ordination between the various line departments—DPW, DREE, your own Ministry of Transport and the various marine divisions of the various departments—so that all of these departments are plugged in and co-ordinated and exchanging vital information, one with the other, as we go further in terms of the expenditure of federal funds in these major types of projects.

Mr. Pepin: I will try to do that, but as you know, it is very, very difficult because the perceptions as to what should be done vary very greatly from one part of the country, to the other, the traditions vary greatly from one part of the country to the other. It may be that this single bill to consolidate all situations into one, however beautiful it was in perception and conception, may not have accommodated the diversity of this country. We are coming with something probably less attractive, because it is not as cohesive, not as simple, but which may be even more practical and more acceptable in relation to the diversity of the local situations.

Mr. Harquail: Yes, of course. There are a couple of projects, a couple of instances that I can think of in the Atlantic region, and one that I could refer to, the potash development, where there were certain existing facilities that we might have been able to use, putting the potash over the side, and might have, just might have, avoided some major capital expenditures. I

[Translation]

M. Pepin: Je devrais m'en tenir à des généralités lorsque, comme mon honorable collègue l'a laissé entendre, la politique en ce qui concerne les ports est en ce moment étudiée par un comité du Cabinet. J'ai déjà dit qu'on essayait d'améliorer le système actuel plutôt que de faire comme on avait fait auparavant dans les projets de loi C-60, C-6 et C-50, une consolidation des trois sortes de ports que nous utilisons au Canada. Il y a les ports du Conseil des ports nationaux, les ports des Commissions des ports et les ports et les quais du gouvernement qui sont tous connus sous des noms différents. Ces trois catégories resteront toutes dans la catégorie des ports nationaux. Nous voudrions créer une Corporation des ports nationaux qui serait une société mère qui viendrait coiffer ce que j'appellerais des minis corporations au niveau local, corporations qui disposeraient d'un haut degré d'autonomie. Les autres qui ne sont pas encore assez rentables seraient gérés comme une division de la Corporation des ports nationaux, mais auraient quand même plus de liberté qu'ils n'en ont maintenant. C'est l'essentiel de la politique. Plutôt que d'avoir un conseil d'administration composé de quatre membres à plein temps comme c'est le cas actuellement, la Corporation des ports nationaux disposerait d'un conseil d'administration normal, comprenant un représentant de toutes les régions du Canada. C'est l'essentiel de la politique. Pour ce qui est des autres ports, des ports et des quais, des Commissions des ports, la politique serait modifiée mais de façon moins dramatique. C'est ce que j'essaie de faire accepter pour le moment.

M. Harquail: Merci de ces renseignements, monsieur le ministre. Je voudrais terminer sur une demande: si cette nouvelle politique est appliquée, pourriez-vous vous efforcer de vous assurer qu'il y aura coordination entre les divers ministères, le ministère des Travaux publics, le MEER, votre ministère et les diverses directions maritimes des autres ministères, pour qu'ils soient tous reliés et puissent échanger des renseignements de plus en plus essentiels à mesure qu'augmentent les dépenses fédérales dans ce genre de projets.

M. Pepin: Je vais essayer, mais comme vous le savez, c'est très difficile. Il y a de grandes divergences d'opinions sur ce qu'il convient de faire, d'une région du pays à l'autre. Les traditions varient également beaucoup. Ce projet de loi permettra peut-être de consolider toutes les situations, mais même si c'est très beau sur papier, cela ne satisfera peut-être pas toutes les régions du pays. Nous allons proposer quelque chose d'un peu moins attirant, parce que ce n'est pas aussi cohérent ni aussi simple, mais ce sera peut-être plus pratique et plus acceptable pour les régions.

M. Harquail: Oui. Je peux penser à quelques projets, par exemple dans la région de l'Atlantique où l'on voulait exploiter la potasse, et où certaines installations auraient pu être utilisées. Cela nous aurait peut-être permis d'éviter de grandes dépenses de construction. Je surveillerai les choses de près au cours des mois qui viendront.

[Texte]

will leave for close observation in the months to come how this all unfolds.

Mr. Chairman, I would like to ask the minister about the attitude of the Canadian National Railways. I have mentioned this in the Transport committee before, indeed with the President, Dr. Bandeen himself, in attendance, with regard to his own policy as President and Chief Executive Officer of that company. When we look at the Atlantic area, CN has moved away from passenger service in the setting up of VIA, they are attempting to move out of the express business, and they have made some decisions with respect to problems arising through maladministration in the Atlantic area regarding CN Marine. If we take those three, CN Marine, CN Express, VIA and getting out of the passenger service, we can quickly come to a conclusion about the position they have left Atlantic Canadians in.

In view of the poor image that is developing of CN in general in the Atlantic region, because of some of these—I use the term “very heavy-handed”—decisions by the officers of that corporation, just how do you see some of this being brought back under control? As you know, Mr. Minister, the Atlantic area is still developing, and the policy of the government is to consider many of its regions as designated areas where we are pumping in federal funds. How are we going to maintain the balance if some action is not taken? What action will there be brought to bear, if not in committee here, in the House, or through the ministry itself, on that executive to yield a bit and to take heed to the wishes and the needs of Canadians living in that area, wishes and needs make known through their representatives, through the objections that have been raised by various members of Parliament, indeed, in many, many forums, not the least of which is the Transport committee? Could you share with the committee just how you see this yourself?

• 2120

We have heard Dr. Bandeen saying in his forecast that over the next three to five years he might be looking to us for a \$4 billion to \$5 billion of capital money to go into other areas, into energy and other fields of endeavour in the west, when we have not even begun to arrest or address some of the serious problems in various regions of Canada, not the least of which is, as I have suggested, the Atlantic region. So I am wondering if you could indicate to us, in terms of policy and administration, how you are going to tackle this problem.

Mr. Pepin: Well, there is no doubt that the CN has sort of a double mandate. They have to be, at one and the same time, as efficient as anybody else in town and assume social responsibility of a nature that the private sector is not traditionally too keen to accept. So they try to establish a balance between the two.

I thought this was your time; but if you ask me for a comment, I think that you might consider the following thought.

[Traduction]

Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet de l'attitude des Chemins de fer nationaux. J'en ai déjà parlé au comité des Transports et j'ai interrogé le président, M. Bandeen, au sujet de sa politique en tant que président et administrateur délégué de cette société. Dans la région de l'Atlantique, le CN a délaissé les services ferroviaires voyageurs lorsqu'on a constitué VIA et essaie maintenant d'abandonner le service Express. Elle a pris certaines décisions pour résoudre des problèmes qui découlaient d'une mauvaise administration de CN Marine. Si l'on prend ces trois services, le CN Marine, le CN Express et VIA, et compte tenu de l'abandon du service voyageur, on voit dans quelle position se trouvent maintenant les Canadiens de la région de l'Atlantique.

Étant donné la mauvaise image que projette actuellement le CN dans la région de l'Atlantique, en raison des décisions dramatiques prises par les administrateurs de cette société, comment envisagez-vous d'amener la situation sous contrôle? Comme vous le savez, la région de l'Atlantique est encore en voie de développement et le gouvernement a pour politique de désigner certaines régions pour y affecter des fonds. Comment allons-nous pouvoir maintenir l'équilibre si l'on ne prend pas des mesures à cet égard? Quelles mesures prendra-t-on sinon en comité, du moins à la Chambre ou au ministère lui-même, pour que l'administration de cette société réponde aux besoins et aspirations des Canadiens qui vivent dans cette région. Ces aspirations et ces besoins ont été portés à son attention par leurs représentants, par les objections soulevées par divers députés au Parlement, et dans de nombreux endroits, dont le comité des Transports n'est pas le moindre. Pouvez-vous dire au Comité comment vous voyez la situation?

Nous avons entendu M. Bandeen prédire qu'au cours des trois à cinq prochaines années, il s'adresserait peut-être à nous pour obtenir 4 à 5 milliards de dollars de capital d'investissements pour se lancer dans d'autres domaines, l'énergie et d'autres champs d'action dans l'Ouest, alors que nous n'avons même pas commencé à régler certains problèmes graves dans diverses régions du Canada, notamment, c'est le moins qu'on puisse dire, dans la région de l'Atlantique. Je me demande si vous ne pourriez pas nous dire comment vous allez vous attaquer à ce problème en termes de politiques et d'administration.

M. Pepin: Il ne fait aucun doute que le CN a un mandat double. Il faut en effet que cette société en même temps se montre aussi efficace que toutes les autres tout en assumant une responsabilité sociale d'un genre que le secteur privé ne s'est jamais montré trop empressé à accepter. On essaie donc de créer un équilibre entre les deux.

Je pensais que c'était votre temps, mais si vous me demandez de faire un commentaire, peut-être puis-je vous faire part de l'idée suivante.

[Text]

Indeed, CN does not like to be associated with losing causes but they do not usually leave in a reprehensible way what they are doing for CN Express. I know you do not like it particularly but the arrangements they had with their employees were pretty decent—I think you will agree on that; and the arrangements they are making with the communities are not that bad either.

On the contrary, I have heard of a gentleman in your province who was shipping through CN Express. He complained that his shipments were “disappearing”, and he was introduced to the system of interlining with private truckers, and now he is pleased and delighted—and we must get his name and spread it around the world—with the new system.

CN has difficulties in Newfoundland also. The plan that I announced last week is pretty good; the containerization of railway transportation in Newfoundland in my view, is a pretty positive development.

We have got other illustrations. The creation of VIA can be considered to be an improvement. If a corporation like this can concentrate more on a certain objective as opposed to the diversity of objectives that CN has, maybe they can do a better job of it than they are.

I just wanted to say that I am not totally sympathetic to the global condemnation of CN operations that you appear to be willing to sign. But you did not expect anything else from me, did you?

Mr. Harquail: You are right when you say that I am not very happy with that and, as you also suggested, I am making the point that I am not very happy with your general thrust in the Atlantic region. That is why I am stating it here tonight.

I just do not know how much more they are going to be able to do in that regard and in that fashion but certainly I will be flagging CN—if that is the term—or attempting to flag them in some of the actions they are taking, leaving us in the position in which we are.

The Chairman: You have three minutes, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I just want to close with a question to the minister.

As I have asked him to look into the question of co-ordination of the various departments and have made the point with him about my concerns about the decisions that have been taken and that apparently will be taken in the future by CN I would like to question him about his agreeability to supervise and to take a closer look at the federal dollars that are being transferred and handed over to, and expended by, the Government of the Province of New Brunswick regarding the completion of highways, because, you know, Mr. Minister, 10 years is long enough.

After \$150 million, one would have thought, when you talk about Highways 11 and 17 and those vital highway linkages in the network in the northern part of that province, that they would be getting somewhere near the end, or hopefully getting

[Translation]

Il est vrai que le CN n'aime pas être associé à des causes perdues, mais la société, d'habitude, n'abandonne pas de façon répréhensible ce qu'elle a à faire, par exemple, ce qu'elle fait pour le CN Express. Je sais que vous n'aimez pas cela particulièrement, mais les dispositions que le CN a prises à l'égard de ses employés sont assez décentes, je crois que vous en conviendrez; et les arrangements que le CN fait avec les localités ne sont pas mauvais non plus.

Au contraire, j'ai entendu parler de quelqu'un dans votre province qui expédiait sa marchandise par CN Express. Il s'est plaint que ses expéditions «disparaissaient». On lui a donc fait connaître le système multimode avec des camionneurs privés et maintenant, il est enchanté; nous devrions essayer de connaître son nom et crier la chose sur les toits.

Le CN connaît des difficultés à Terre-Neuve également. Le plan que j'ai annoncé la semaine dernière est assez bon; c'est une évolution assez positive, à mon avis, que l'adoption de conteneurs pour le transport ferroviaire à Terre-Neuve.

Nous avons d'autres exemples. On peut considérer la création de VIA comme une amélioration. Si une société comme celle-ci peut se concentrer un peu plus sur certains objectifs plutôt, comme c'est le cas du CN, que d'avoir des objectifs diversifiés, peut-être la société pourrait-elle mieux s'acquitter de sa tâche.

J'aimerais également mentionner que je ne suis pas pleinement partisan de condamner globalement les activités du CN comme vous semblez vouloir le faire. Toutefois, vous ne vous attendiez à rien d'autre de ma part, n'est-ce pas?

M. Harquail: Vous avez parfaitement raison de dire que je ne suis pas très satisfait; vous avez très bien compris aussi que j'essaie de faire valoir que je ne suis pas très heureux de l'ensemble de vos activités dans la région de l'Atlantique. C'est pourquoi j'en parle ici ce soir.

Je ne sais pas au juste si le CN va pouvoir faire beaucoup mieux à cet égard, mais il est certain que je vais arrêter le CN, si c'est là la bonne expression, ou que je vais tenter de les empêcher de prendre certaines des mesures qu'ils prennent, nous plaçant dans la situation où nous nous trouvons actuellement.

Le président: Vous avez trois minutes, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'aimerais terminer en posant une question au ministre.

Puisque j'ai déjà demandé au ministre d'étudier la question de la coordination entre les divers ministères, et puisque je lui ai déjà exprimé mes inquiétudes au sujet des décisions prises ou qui seraient apparemment prises à l'avenir par le CN, j'aimerais maintenant lui demander s'il accepterait de surveiller ou de regarder de plus près les crédits fédéraux qui sont transférés ou remis au gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick pour que celui-ci les consacre à l'achèvement des grandes routes, car, vous savez, monsieur le ministre, dix ans, ça suffit.

Cent cinquante millions de dollars plus tard, on aurait pu s'attendre à ce que les routes 11 et 17, ces liens vitaux dans le réseau routier du nord de la province, seraient presque terminées, qu'on en verrait la fin. On a entendu dire que le

[Texte]

to the conclusion. Now the suggestion has been made that in the same way that the Province of Quebec, when it receives \$200 million from the federal government does not match it with its own provincial dollars—and we are on to that one now—so also is the Province of New Brunswick acting. Once they receive these funds they are not matching them from their own budget, and they are neglecting the highway network in northern New Brunswick. I would plead with you to have your officials, with your own responsibilities and authority, to investigate and keep a close eye on the actual expenditure of those funds to make sure that they are delivered into and spent and expended in the areas for which they have been designated, whether it is through highway strengthening or DREE or any other agency from the federal government.

• 2125

Mr. Pepin: Mr. Harquail, I did answer a similar question this morning, and I think that you will find there words that are not unacceptable to you. I took a bit of the same position, that we, the feds, do not particularly like the idea of acting as a pipeline for money coming from the public back to the provinces, and I suggested an approach that might go some way to remedying that situation. Instead of having the traditional federal-provincial agreement for the primary highway strengthening program, have the concept of the multi-modal approach, envelope and tradeoff, and I indicated that one of the ways to go might be to enhance the envelope and then agree with the provinces on programs that would be clearly identified as federal ones.

I have deciphered an attitude in the provinces that for one reason or another they seem to be more and more in agreement with that approach.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. I will now go to Mr. Crosbie, followed by Mr. Hovdebo which looks as if it will pretty well wind up our time for this evening. Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie (St. John's West): Thank you for allowing me to ask a question, Mr. Chairman. I am not a regular member of this committee because I am on another committee, but transportation issues are extremely important to Newfoundland and my district, and that is why I am here tonight.

I did not realize I had offended the chairman somehow by appearing, but nevertheless . . .

The Chairman: You did not offend the Chairman, Mr. Crosbie. Many members are in your position, and I point out to you that you are getting your opportunity to ask questions the same as other members who appear here.

Mr. Crosbie (St. John's West): And I will point out to you that I am not asking questions as a result of your discretion. I am asking questions as a result of my rights as a member of the House of Commons and as a member here tonight of this committee.

[Traduction]

Nouveau-Brunswick ferait comme la province du Québec, qui lorsqu'elle reçoit \$200 millions du gouvernement fédéral, n'ajoute pas une somme comparable à même les derniers provinciaux. Nous avons enfin fini par le comprendre. Lorsque la province reçoit ces crédits, elle ne réserve pas une somme égale à même son propre budget et c'est ainsi qu'on néglige le réseau routier dans le nord du Nouveau-Brunswick. Je vous supplie d'accorder à vos fonctionnaires la responsabilité et l'autorité nécessaires pour faire enquête sur l'utilisation réelle de ces crédits et les surveiller de près de façon à s'assurer que l'argent est versé et dépensé tel que prévu, qu'il s'agisse d'améliorer les routes ou d'un programme du MEER ou de tout autre organisme du gouvernement fédéral.

M. Pepin: Monsieur Harquail, j'ai répondu à une question semblable ce matin et je ne crois pas que vous trouviez ma réponse inacceptable. J'ai adopté un peu la même position que vous, c'est-à-dire que nous, du gouvernement fédéral, n'aimons pas particulièrement l'idée d'agir comme intermédiaire entre les deniers publics et les provinces, et j'ai proposé une approche qui permettrait peut-être de remédier à cette situation. Au lieu de la traditionnelle entente fédérale-provinciale visant le programme d'amélioration des grandes routes, adoptons le concept de l'approche multi-modale, les enveloppes et les échanges; nous pourrions peut-être, comme je l'ai mentionné, donner plus d'importance au système des enveloppes, pour ensuite s'entendre avec les provinces sur les programmes qui seraient identifiés clairement comme étant fédéraux.

J'ai décelé chez les provinces, je ne sais trop pourquoi, une tendance de plus en plus favorable à cette approche.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Je vais maintenant céder la parole à M. Crosbie qui sera suivi par M. Hovdebo, ce qui devrait probablement prendre tout le temps que nous avons ce soir. Monsieur Crosbie.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Merci de me permettre de poser une question, monsieur le président. Je ne fais pas normalement partie de ce Comité, parce que je fais partie d'une autre, mais les questions de transport sont extrêmement importantes pour Terre-Neuve et pour ma région, et c'est pourquoi je suis ici ce soir.

Je ne m'étais pas rendu compte que ma présence ici avait offensé je ne sais trop comment le président, mais quoi qu'il en soit . . .

Le président: Vous n'avez pas offensé le président, monsieur Crosbie. Nombre de députés sont dans votre position et je vous ai simplement fait remarquer que vous aviez l'occasion de poser des questions tout comme les autres députés qui sont ici.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Et moi je vous ferai remarquer que si je pose des questions, ce n'est pas à cause de votre bon vouloir. Je pose des questions grâce à mes droits en ma qualité de député de la Chambre des communes et à titre de membre ce soir de ce Comité.

[Text]

The Chairman: We are in total agreement, Mr. Crosbie, but the other members here have the same rights you have.

Mr. Crosbie (St. John's West): And I have no less than they do.

The Chairman: Right.

Mr. Crosbie (St. John's West): I did not come here to listen to your gratuitous comments tonight either.

An hon. Member: Order, order. Respect the chair.

Mr. Crosbie (St. John's West): Are you kidding? Mr. Chairman, Mr. Minister, let me ask the minister this . . .

Mr. Harquail: You are wasting time.

Mr. Crosbie (St. John's West): . . . on February 19, you were telexed by the Newfoundland Shipowners Association, about a most peculiar set of tender calls by CN Marine for a freight-carrying operation from St. John's to Goose Bay. I wrote you on February 24 about the same peculiar set of circumstances. These tender calls of CN Marine were most misleading: A tender was awarded as a result of those tender calls to a person who had a vessel that did not meet the specifications of the tender calls.

I spoke about it in the House of Commons on March 17. I wrote you again yesterday, March 30, about this matter, and I have a letter from you that I received today, dated March 31 in which you say that initial inquiries from your officials have indicated that the allegations require further study.

It has been 40 days now and there has been no answer from CN Marine. It has been 40 days since the inquiries were raised by other tenderers through their association in Newfoundland as to what was going on: Why the tender calls were as they were; why the apparent lack of sticking to the tender calls; why the apparent favouritism to Coastal Shipping Limited of Labrador who was awarded a contract for a vessel as a result of this improper tender call.

You have said that your officials have indicated to you that the allegations require further study. You have asked the chairman of the board of directors for CN Marine to prepare a report on an urgent basis on this matter.

• 2130

I would have thought CN Marine would have wanted to clear up any suspicious circumstances like this within 24 hours, not that we have to wait 40 days and still have no reply. So, Mr. Minister, will you insist that you get this report very quickly? Secondly, will the report be made available to me or to the Newfoundland Shipowners Association, or this this committee once you have it?

Mr. Pepin: Well, I see that you got the letter I wrote to you today. You have it all, but I have done more than that. I have asked the chairman of CN Marine to give me the facts on that particular situation, and I am sure you will want to have the

[Translation]

Le président: Nous sommes tout à fait d'accord, monsieur Crosbie, mais les autres députés ici ont les mêmes droits que vous.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Et les miens ne sont pas moindres que les leurs.

Le président: En effet.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je ne suis pas non plus venu ici ce soir pour écouter vos remarques gratuites.

Une voix: A l'ordre, à l'ordre. Un peu de respect pour le président.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Vous voulez rire? Monsieur le président, monsieur le ministre, j'aimerais vous demander ceci . . .

M. Harquail: Vous perdez du temps.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): . . . le 19 février, vous avez reçu un télex de l'Association des armateurs de Terre-Neuve au sujet d'une série très particulière d'appels d'offres de CN Marine visant le transport de marchandises de Saint-Jean à Goose Bay. Je vous ai écrit le 24 février au sujet de ces mêmes circonstances assez particulières. Les appels d'offres de CN Marine prêtaient à la plus grande méprise. A la suite de ces appels d'offres, la soumission a été accordée à quelqu'un dont le navire ne répondait même pas aux spécifications du devis.

J'en ai parlé à la Chambre des communes le 17 mars. Je vous ai écrit encore hier, le 30 mars, à ce sujet, et aujourd'hui, le 31 mars, j'ai reçu votre réponse dans laquelle vous me dites qu'une première enquête de vos fonctionnaires révèle qu'il faudra étudier ces allégations plus avant.

Quarante jours se sont maintenant écoulés et toujours aucune réponse de CN Marine. Quarante jours se sont écoulés depuis que les autres entreprises qui ont soumissionné ont par l'entremise de leur association à Terre-Neuve posé des questions: pourquoi les appels d'offres étaient-ils rédigés comme ils l'étaient; pourquoi ne pas s'en être tenu apparemment aux spécifications du devis; pourquoi avoir favorisé, semble-t-il, la Coastal Shipping Limited of Labrador à qui a été octroyé le contrat à la suite de cet appel d'offres déficient.

Vous avez déclaré que vos fonctionnaires vous ont prévenu qu'il faudrait étudier plus avant ces allégations. Vous avez demandé au président du Conseil d'administration de CN Marine de vous préparer le plus rapidement possible un rapport sur cette question.

J'aurais pensé que CN Marine aurait voulu faire la lumière sur toutes circonstances douteuses dans les 24 heures, et non qu'il nous faudrait attendre 40 jours sans avoir pour autant de réponse. Monsieur le ministre, pouvez-vous insister pour avoir ce rapport rapidement? Deuxièmement, dès que vous aurez le rapport, me sera-t-il remis, sera-t-il remis à l'Association des armateurs de Terre-Neuve ainsi qu'aux membres de ce Comité?

M. Pepin: Je vois que vous avez reçu ma lettre aujourd'hui. Vous savez tous les détails, sauf que j'ai fait plus. J'ai demandé au président de CN Marine de me fournir des faits et je suis

[Texte]

other point of view, and I am quite sure this is what you would have done.

As CN Marine are the consultants to review "management resources and assignments", I also asked them to broaden the mandate of Professor Day to cover tendering procedures in general. I have asked the board of CN Marine to associate itself with this report and to give me their comments on the report. This is what I have done and I just wanted to put it all on record.

Mr. Crosbie (St. John's West): I am glad that you are. But, Mr. Minister, this is a service financed by the Government of Canada. As I understand it, there will be very heavy subsidy in this operation from St. John's to . . .

Mr. Pepin: It is \$140 million, if my memory serves me well, around that. All services of CN Marine.

Mr. Crosbie (St. John's West): But this particular service from St. John's to Goose Bay is also a loser and subsidized by the government, that is my point.

Has CN Marine been directed not to go forward with this contract to Coastal Shipping Limited, to Mr. Woodward of Goose Bay, until the investigation is completed and the federal government is completely satisfied as to what has happened here?

Mr. Pepin: I am not sure.

Mr. Crosbie (St. John's West): Mr. Minister, could I request that you instruct CN Marine that they not go forward with this most suspicious tender award until you and your officials are completely satisfied that everything is above board and you have adequate explanation of what appears to be discrimination in favour of the person who was awarded the tender?

Mr. Pepin: We could look at this from different angles on one it might be acceptable but on the other, it might be prejudging the case.

Mr. Crosbie (St. John's West): Mr. Minister, if this is not done and it is found that their tender calls were incorrect, that discrimination has been shown against the other tenderers and that the person who got the tender in all fairness and justice should not have gotten it, if the contract is awarded how can it be reversed?

Mr. Pepin: To tell you the truth, I do not know if the contract was to be . . . When was it to be implemented, do you know?

Mr. Crosbie (St. John's West): They announced February 10 that they were awarding the tender for this ship to Coastal Shipping Limited.

Mr. Pepin: To start when, would you know?

Mr. Crosbie (St. John's West): It does not start until June. That is another suspicious circumstance. They gave 23 days for these tenders to be put in and made their award although the service does not start until June.

[Traduction]

persuadé que vous voudrez entendre le revers de la médaille, je suis persuadé que c'est ce que vous auriez fait.

Puisque CN Marine agit comme consultant dans l'étude des «ressources et affectations de gestion», j'ai aussi demandé qu'on élargisse le mandat du professeur Day afin d'y inclure les procédures sur les devis. J'ai demandé au Conseil d'administration de CN Marine de s'associer à ce rapport ainsi que de me faire parvenir des remarques sur le rapport. C'est donc ce que j'ai fait et je voulais que cela soit consigné.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je suis heureux que vous l'ayez fait. Toutefois, monsieur le ministre, il s'agit ici d'un service financé par le gouvernement du Canada. Si j'ai bien compris, des subventions très considérables financeront ce service de Saint-Jean à . . .

M. Pepin: De l'ordre de 140 millions de dollars, si j'ai bonne mémoire. Tous les services de CN Marine.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Ce service particulier de Saint-Jean à Goose Bay sera également perdant et subventionné par le gouvernement, c'est ce que je veux faire valoir.

A-t-on donné ordre à CN Marine de ne pas aller de l'avant avec le contrat accordé à la Coastal Shipping Limited, à M. Woodward de Goose Bay, jusqu'à la fin de l'enquête et jusqu'à ce que le gouvernement fédéral soit tout à fait rassuré sur ce qui s'est passé ici?

M. Pepin: Je n'en suis pas certain.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur le ministre, puis-je vous demander d'ordonner à CN Marine de ne pas donner suite à ce très douteux octroi de contrat jusqu'à ce que vous et vos fonctionnaires soyez persuadés que tout a été fait correctement et jusqu'à ce que vous ayez une explication adéquate de ce qui semblerait être de la discrimination en faveur de la personne qui s'est vu accorder le contrat?

M. Pepin: Nous pourrions regarder la chose sous un angle différent; d'un certain point de vue, c'est peut-être acceptable; par contre, on pourrait ainsi porter préjudice à l'affaire.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Monsieur le ministre, si on n'agit pas de cette façon, et s'il est démontré qu'on n'a pas procédé à l'appel d'offres correctement, qu'il y a eu discrimination à l'égard d'autres soumissionnaires et qu'en toute justice, la personne qui s'est vu attribuer le contrat n'aurait pas dû l'obtenir, comment pourra-t-on faire marche arrière si le contrat est déjà donné?

M. Pepin: A vrai dire, je ne sais pas si le contrat devrait être . . . Quand commence ce contrat, le savez-vous?

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): On a annoncé le 10 février qu'on accorderait le contrat à la *Coastal Shipping Limited*.

M. Pepin: A compter de quand, le savez-vous?

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Le service ne commence qu'en juin. C'est là une autre circonstance louche. On n'a accordé que 23 jours pour la présentation des devis, on a accordé le contrat, mais le service ne commence pas avant le mois de juin.

[Text]

Mr. Pepin: I will consider what you have said, Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie (St. John's West): Would you, and let me know whether there is anything to be done about the contract.

I have to go on to another subject, although this is very important, because of the time frame, but I have another important question to do with Newfoundland transportation. The water transportation assistance directorate was promised by the Hon. Otto Lang to be transferred from Ottawa to St. John's, and the announcement was made February 16, 1979. You will recall that on October 6, 1980, you reversed that decision. You wrote me and gave reasons why the transfer of the Water Transportation Assistance Directorate to St. John's from Ottawa should not take place, because of "operational and administrative restraints"—I am quoting from your letter—"that would be imposed as a result of relocation". You said that the role of that sector of your department had changed over the last 18 months. You said that the directorate had become more policy oriented and was now involved in important day-to-day liaison with other elements in the department at headquarters as well as with other federal departments in Ottawa and therefore you were not going to move them all to St. John's; they were going to remain headquartered in Ottawa and remain responsible for national policy development and monitoring and so on and so forth. You reversed this decision.

I am now advised—and I hope that you can deny this and that such a transparent—act of discrimination, on top of the one you have already entered into last October, is not going to occur—that this directorate is now going to be moved from Ottawa to Sydney, Nova Scotia. It could not be moved to St. John's, Newfoundland, because of this fantastic policy development involvement that this directorate had here at Ottawa. So it could not be moved out of Ottawa. I am now advised that 3 officials are going to be moved to St. John's, Newfoundland—a titular task force—while 20 are to be moved to Sydney, Nova Scotia who could not be moved to St. John's. I am hoping, Mr. Minister, that you are going to deny that absolutely. Say it is not so.

• 2135

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: Well, I will find out in the first place. I am sorry but the last time I looked at that I gave the instruction that you recited so beautifully. The DM might answer this question; he seems to know. Mr. Marsham, do you know?

Mr. Kroeger: Neither of us knows anything about it, Mr. Chairman. Never heard of it.

Mr. Pepin: We will find out, and when we come back with the surface administrator we will display the facts in front of you.

[Translation]

M. Pepin: Je vais réfléchir à ce que vous dites, monsieur Crosbie.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Faites, et laissez-moi savoir s'il y a moyen de faire quelque chose au sujet du contrat.

Je dois maintenant passer à un autre sujet, bien que la question soit très importante, à cause du temps, toutefois, j'ai encore une autre question importante sur le transport à Terre-Neuve. L'honorable Otto Lang avait promis le 16 février 1979 que la Direction générale de l'aide au transport maritime serait transférée d'Ottawa à Saint-Jean. Vous vous rappelez que le 6 octobre 1980, vous avez renversé cette décision. Vous m'avez écrit et vous m'avez expliqué pourquoi le transfert de la Direction générale de l'aide au transport maritime d'Ottawa à Saint-Jean ne devait pas avoir lieu à cause et je cite votre lettre «des contraintes d'ordre opérationnel et administratif qu'engendrerait un déménagement». Vous avez déclaré que le rôle de ce secteur de votre ministère avait changé au cours des 18 derniers mois. Vous avez affirmé que la Direction générale était maintenant plus orientée vers la politique et jouait maintenant un rôle important de liaison quotidienne entre les autres éléments du ministère à l'administration centrale ainsi qu'auprès d'autres ministères fédéraux à Ottawa et que, par conséquent, vous n'aviez pas tout déménagé à Saint-Jean; les fonctionnaires allaient rester à l'administration centrale à Ottawa et la Direction continuerait à être responsable de l'élaboration de politiques nationales, de surveillance, etc. Vous avez renversé cette décision.

J'ai maintenant appris—et j'ose espérer que vous pourriez nier la chose qu'un geste si flagrant de discrimination ne viendrait pas s'ajouter à celui que vous avez déjà commis au mois d'octobre dernier—que la Direction générale va maintenant déménager d'Ottawa à Sydney, Nouvelle-Écosse. On ne pouvait pas déménager à St-Jean, Terre-Neuve à cause de cette participation fantastique à la formulation de politique dont s'était chargée la direction générale ici à Ottawa. On ne pouvait pas quitter Ottawa. On m'annonce maintenant que trois fonctionnaires seront envoyés à St-Jean, Terre-Neuve, un groupe de travail nominal—alors que 20 fonctionnaires qu'on ne pouvait pas déménager à St-Jean vont être envoyés à Sydney, Nouvelle-Écosse. J'ose espérer, monsieur le ministre, que vous allez réfuter la chose complètement. Dites que ce n'est pas vrai.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je vais d'abord me renseigner. Je regrette, mais la dernière fois que j'ai examiné la question, j'ai donné les instructions que vous avez si bien récitées. Le sous-ministre peut peut-être vous répondre, il semble au courant. Monsieur Marsham, êtes-vous au courant?

M. Kroeger: Nous ne sommes pas au courant, ni un ni l'autre, monsieur le président. Nous n'en avons jamais entendu parler.

M. Pepin: Nous allons nous renseigner et lorsque nous reviendrons avec l'administrateur du transport de surface, nous vous exposerons les faits.

[Texte]

Mr. Crosbie (St. John's West): I would appreciate that, Mr. Minister. Not that I have anything against Sydney because I think that Sydney, Nova Scotia, deserves and needs whatever it can get. But if, after having given these reasons for not moving this directorate to St. John's, it is moved down to Sydney, Nova Scotia, then I will have to umbrage, which I hate to do.

Mr. Pepin: Excuse me, I have the answer now. Eight positions are planned for St. John's, as agreed. Only three of these persons are now in St. John's. Staffing is under way and there are no plans to move the whole of the water transportation systems group.

Mr. Crosbie (St. John's West): Are there any plans to move any of it to Sydney, Nova Scotia?

Mr. Pepin: Well, Mr. MacNeil, who is usually extremely well informed about everything that goes on in the Atlantic provinces and is my special assistant for the Atlantic provinces, says "it ain't so" to quote you.

Mr. Crosbie (St. John's West): This is great. Very good, Mr. Minister. You are really doing well this evening.

Mr. Pepin: I have a good special assistant.

Mr. Crosbie (St. John's West): Well, on another subject then. I have heard and I am hoping that you will be able to deny this absolutely, that the department has under active consideration the discontinuance of the ferry service from North Sydney or from Nova Scotia to Argentia, Newfoundland. That is the service which goes on during the summer months principally. Is it one of these trade-offs or one of these multimodal, envelope deals. And I am further advised that if the service is discontinued something like 300 will be unemployed in Newfoundland and North Sydney as a result thereof. So, is it a fact that any consideration whatsoever has been given to the discontinuance of the Nova Scotia to Argentia ferry service?

Mr. Pepin: Why do you use the word "trade-off" with such passion? You seem to be personally allergic to the word. Are you not aware that all your life you trade off with your wife every day?

Mr. Crosbie (St. John's West): Oh, you bet.

Mr. Pepin: We all do.

An hon. Member: That is a loaded question!

Mr. Pepin: No, but the concept of trade-off has nothing really indecent about it. It is a very, very good idea.

Mr. Crosbie (St. John's West): In Ontario it is great, but down where we need all the modals we can get . . .

Mr. Pepin: Well, that may be one of the reasons for difficulties in the Atlantic provinces, there have not been enough trade-offs. No, I explained it this morning at length, the concept itself. I really do not see why you are so allergic, you are so negative on it.

Mr. Crosbie (St. John's West): Well, forget my allergy now about that problem. What about the Argentia ferry service?

[Traduction]

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je vous en serais reconnaissant, monsieur le ministre. Je n'ai rien contre Sydney, car j'estime que Sydney, Nouvelle-Écosse, mérite et a besoin de tout ce que la ville peut obtenir. Toutefois, si après avoir expliqué l'impossibilité de déménager la direction générale à St-Jean, on la déménage maintenant à Sydney, alors je m'en offusquerais, ce que je déteste faire.

M. Pepin: Excusez-moi, j'ai maintenant la réponse. On envisage huit postes à St-Jean, tel que convenu. Trois de ces personnes sont déjà à St-Jean. La dotation est en cours, mais on ne prévoit pas déménager tout le groupe des systèmes de transport maritime.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Envisage-t-on d'en déménager une partie à Sydney, Nouvelle-Écosse?

M. Pepin: M. MacNeil, qui en général est extrêmement bien renseigné sur tout ce qui se passe dans les provinces de l'Atlantique et qui est mon adjoint spécial pour les questions qui touchent aux provinces de l'Atlantique me dit, pour vous citer, «que ce n'est pas vrai».

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): C'est formidable. Très bien, monsieur le ministre. Vous faites vraiment très bien les choses ce soir.

M. Pepin: J'ai un excellent adjoint spécial.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Passons donc à un autre sujet. J'ai entendu dire et j'ose espérer que vous pourrez réfuter cela indéniablement que le ministère songe actuellement à mettre fin au service de traversier de North Sydney, ou de la Nouvelle-Écosse, à Argentia, Terre-Neuve. C'est surtout un service offert pendant les mois d'été. Il s'agit d'un de ces compromis, d'une entente sur ces enveloppes multimodales. On me dit en outre que s'il est mis fin au service, 300 personnes se retrouveront chômeurs à Terre-Neuve et à North Sydney. Donc, j'aimerais savoir s'il est vrai qu'on a étudié la possibilité de mettre fin au service de traversier entre la Nouvelle-Écosse et Argentia?

M. Pepin: Pourquoi parlez-vous d'un «compromis», avec tant de passion? Vous semblez être allergique au mot. Ne savez-vous donc pas que toute votre vie, vous faites des compromis à chaque jour avec votre femme?

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): En effet.

M. Pepin: Nous le faisons tous.

Une voix: C'est là une question dangereuse!

M. Pepin: Non, mais l'idée d'un compromis ne comporte vraiment rien d'indécent. C'est une excellente idée.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): En Ontario, c'est formidable, mais d'où je viens, avec ce que nous obtenons . . .

M. Pepin: C'est peut-être là l'une des raisons qui explique pourquoi il y a des difficultés dans les provinces de l'Atlantique, il n'y a pas eu suffisamment de compromis. Non, j'ai expliqué la chose en détails ce matin, le concept même. Je ne vois vraiment pas pourquoi vous y êtes si allergique, si négatif.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Pour l'instant, oubliez mon allergie et parlez-moi du service de traversier d'Argentia.

[Text]

Mr. Pepin: Well, to come to the substance, indeed, such a project was discussed with Newfoundland, with Mr. Brett, when I was there last week. We were discussing with the province the possibilities of finding elements for this concept of trade-off, and Argentia-Sydney came up as one of the elements. Savings of \$8 million to \$9 million a year could be made there which would revert to the province. That is the idea; that is what you have at least to give sympathy to, if nothing else. The money would revert to the Newfoundland envelope and could be used for other things; it could be used for other things. You see? This was only a discussion and no decision has been made, and I want to assure you and others definitely there will be a ferry service between North Sydney, Nova Scotia, and Argentia in Newfoundland for the three summer months this year. You know, you have to think in this game, too. I am sure you do it very often.

The Chairman: Three minutes.

• 2140

Mr. Crosbie (St. John's West): You are trading off, you see, a valuable service to Argentia, which is in my district of St. John's West. That clouds my otherwise fantastic grasp of these trade-offs.

All right, you are considering the trade-off.

Mr. Pepin: The beauty of it is . . .

Mr. Crosbie (St. John's West): Oh, I can see the beauty of it.

Mr. Pepin: . . . that if we make changes of this kind, instead of recovering the money, which the provinces would resent—and consequently they might not consider a trade-off because they would lose the money—under this concept they keep the money and they can use it for other things, like highway transportation.

Mr. Crosbie (St. John's West): I will argue this trade-off with you later; I have not got much time here now. Can you tell me what the envelope is for Newfoundland, and are you going to sign a Canada-Newfoundland primary highway strengthening agreement with Newfoundland for this year to continue improvements to the Trans-Canada highway, or does Newfoundland have to trade something off to get that? What is the situation?

Mr. Pepin: I have already answered twice today this question on the primary highway strengthening program in the Atlantic provinces. I have said that Phase 1, and it is called that, has gone reasonably well, but a lot of people in Ottawa, on all sides presumably, have begun to think this may not be the best way of spending money. Again, to use the words you do not like multimodal, envelope and trade-off, the thought has come to some people who think or who like to think that they think, that instead of having this federal-provincial agreement called the primary highway strengthening program, under which the provinces get the money, the cheque, from Ottawa and spend it as per their own likings, it would be better for the federal government to make a contribution to the

[Translation]

M. Pepin: Pour en venir au fond de l'affaire, nous avons discuté d'un tel projet avec Terre-Neuve, avec M. Brett, lorsqu'il était ici la semaine dernière. Nous avons étudié avec la province les possibilités de trouver des éléments de compromis et Argentia-Sydney a été mentionné comme un de ces éléments. Des économies de 8 à 9 millions de dollars par année pourraient être réalisées, somme qui reviendrait à la province. C'est là l'idée; vous pouvez au moins vous montrer réceptif à cette idée. L'argent reviendrait à l'enveloppe de Terre-Neuve qui pourrait l'utiliser pour d'autres choses; on pourrait s'en servir à d'autres fins. Voyez-vous? Il ne s'agissait que d'une discussion, aucune décision n'a été prise et je tiens à vous assurer, vous et les autres, qu'il y aura très certainement un service de traversier entre North Sydney, Nouvelle-Écosse, et Argentia, Terre-Neuve, au cours des trois mois d'été de cette année. Vous savez, il faut réfléchir dans ce jeu. Je suis persuadé que vous le faites souvent.

Le président: Trois minutes.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): En fait, vous échangez un service fort valable offert à Argentia, dans ma circonscription de Saint-Jean-Ouest. Voilà qui jette un nuage sur ce genre de choses que, par ailleurs, j'estime extraordinaires.

Donc, vous envisagez ce genre de compromis.

M. Pepin: Ce qu'il y a de beau dans tout cela . . .

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je vois très bien ce qu'il y a de beau en tout cela.

M. Pepin: . . . c'est qu'avec des mesures de ce type, la province garde les fonds qu'elle peut utiliser à d'autres fins, comme le transport routier; les provinces n'aiment pas que l'on cherche à récupérer les fonds prévus et c'est pourquoi elles n'envisageraient même pas la possibilité d'un compromis parce que, ainsi, elles perdraient l'argent en question.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Je reparlerai de cela avec vous plus tard; je n'ai pas beaucoup de temps à ma disposition. Pouvez-vous me dire quelle est l'enveloppe pour Terre-Neuve et envisagez-vous de signer une entente avec cette province pour l'aider à renforcer et à améliorer son réseau routier principal et notamment pour poursuivre les travaux sur la route Trans-Canada cette année ou bien faut-il que Terre-Neuve donne quelque chose en échange? Quelle est la situation?

M. Pepin: J'ai déjà répondu à deux reprises à une même question concernant le programme de renforcement et d'améliorations du réseau routier principal dans les provinces Atlantiques. J'ai déjà dit que la Phase 1, comme on l'appelle, se déroulait de façon satisfaisante mais, à Ottawa, bien des gens de tous les partis, je suppose, commencent à penser que ce n'est peut-être pas là la meilleure façon de dépenser les fonds. Ces termes ne vous plaisent peut-être pas, multimodal, enveloppe, échange, mais certains ont pensé, ou peut-être que certains ont cru qu'ils ont pensé, que, au lieu de ces ententes fédérales-provinciales au titre du renforcement et de l'amélioration des réseaux routiers principaux, aux termes desquels les provinces reçoivent un chèque d'Ottawa qu'elles utilisent

[Texte]

envelope. That is what I am trying to convince Cabinet of at this moment.

Mr. Crosbie (St. John's West): What is the envelope? Can you tell us that?

Mr. Pepin: I remember something like \$210 million for Newfoundland.

Mr. Crosbie (St. John's West): This is for one year.

Mr. Pepin: Yes. That is the extent of the Government of Canada's expenditures in Newfoundland on transportation in one year.

Mr. Crosbie (St. John's West): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: thank you, Mr. Crosbie. Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to start with a question that I have asked on a number of occasions of the minister. That is, the CTC made a recommendation on the Carleton subdivision almost eight months ago, and we have been waiting for that order in council ever since. Can you tell us where it is?

Mr. Pepin: On my desk, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: It has been there a long time. When is it going to fall off?

Mr. Pepin: Soon, soon.

The Chairman: Short questions, short answers.

Mr. Hovdebo: Is there any particular reason why it is still on your desk?

Mr. Pepin: Because I would have liked possibly another briefing; there are some aspects of it that I would like to check. And because I have been here today and the other day and what not, so I have not found the time to get this more extensive briefing that I am looking for.

I am sorry about that.

Mr. Hovdebo: The effect of its not being put into the permanent network is that no plans and no budget for improvement of that line have been put into this year's operations. Consequently, it is having an effect on the operation of that particular line.

Mr. Pepin: My dear friend, I doubt very much that it would be there this year. This is something new, and all of us have to understand that as more and more branch lines are put into the basic network and as the amount of money allocated to it remains the same and is devalued regularly every year, there will not be money for all of the branch lines in western Canada unless more money is assigned to that particular envelope.

Mr. Hovdebo: But if you are not in the network you do not even get a chance to bid on it.

Mr. Pepin: You are quite right. Absolutely.

Mr. Hovdebo: Secondly, I would like to make a comment on use of the port of Churchill. My area of Prince Albert makes considerable use of the port of Churchill, and the idea of its being costly for the farmer to store the grain is almost ridiculous. A great number of the lines out of the Prince

[Traduction]

comme bon leur semble, ils ont pensé donc qu'il serait préférable au gouvernement fédéral de verser sa contribution à l'enveloppe. C'est ce dont j'essaie de convaincre le Cabinet à l'heure actuelle.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Quel est le montant de l'enveloppe? Pouvez-vous nous le dire?

M. Pepin: Quelque chose de l'ordre de 210 millions de dollars pour Terre-Neuve.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Pour une année.

M. Pepin: Oui. Ce sont là les dépenses que le gouvernement du Canada fait à Terre-Neuve, au cours d'une année, au titre des transports.

M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Crosbie. Monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par poser une question que j'ai déjà posée à plusieurs reprises au ministre. Il y a presque 8 mois, la CTC a fait une recommandation au titre de la ligne secondaire de Carleton et, depuis, nous nous attendons à un décret du Conseil. Où en est-on à ce propos?

M. Pepin: Il est sur mon bureau, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Voilà bien longtemps qu'il y est. Quand va-t-on en finir?

M. Pepin: Bientôt, bientôt.

Le président: A question brève, réponse brève.

M. Hovdebo: Pourquoi est-il toujours sur votre bureau?

M. Pepin: Parce que j'aurais aimé que l'on organise une autre réunion d'information; il y a certains aspects du décret que j'aimerais vérifier. Je suis ici aujourd'hui, j'ai comparu l'autre jour, et ainsi de suite, et je n'ai pas eu le temps d'obtenir tous les renseignements que je cherchais.

J'en suis désolé.

M. Hovdebo: Du fait que cela n'a pas été inclus dans le réseau permanent, aucun plan et aucun budget d'amélioration de la ligne n'a été prévu au titre des activités de cette année, ce qui a une incidence sur l'utilisation de la ligne en question.

M. Pepin: Mon cher ami, je doute fort que cela soit fait cette année. Il s'agit de quelque chose de nouveau, et, à mesure que l'on inclut les lignes secondaires dans le réseau de base, vu que les fonds alloués restent les mêmes et se dévaluent donc régulièrement d'année en année, il finira par ne rester plus rien au titre des lignes secondaires de l'Ouest du Canada à moins que d'autres fonds ne soient prévus pour cette enveloppe.

M. Hovdebo: Mais si vous n'êtes pas déjà dans le réseau, vous n'avez aucune possibilité de faire une offre?

M. Pepin: Vous avez tout à fait raison. Absolument.

M. Hovdebo: Deuxièmement, j'aimerais faire quelques remarques à propos de l'utilisation du port de Churchill. Depuis ma région de Prince-Albert, nous utilisons considérablement ce port et, par ailleurs, le coût de l'entreposage des céréales est énorme pour les agriculteurs. Sur beaucoup de

[Text]

Albert area have not moved any grain since October, and they would be glad to move any grain anywhere, at any time.

• 2145

Mr. Pepin: Anywhere?

Mr. Hovdebo: So using that as a basis for not moving grain to Churchill is just not acceptable. By the end of the crop year, they will still have their bins full of barley.

Mr. Pepin: So what is the problem with Churchill, according to you, Mr. Hovdebo? What is the problem? None whatsoever.

Mr. Hovdebo: Nobody is sending grain there. That is the problem.

Mr. Pepin: Why are they not sending the grain there? There must be a reason.

Mr. Hovdebo: As Mr. Mayer said, the CNR...

Mr. Pepin: I have read your colleague from Lisgar on the subject.

Mr. Hovdebo: ... the CNR, the Harbours Board, and the Canadian Wheat Board are all government institutions, and they are the three groups which make the decision—not the farmers. The farmer does not say, my wheat is going to Churchill; he is told where it is going.

Mr. Pepin: Were you here when I referred to Senator Argue asking the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board to consider the possibility of a guarantee...

Mr. Hovdebo: I have heard all those arguments.

Mr. Pepin: You have? And they do not make sense?

Mr. Hovdebo: I have another question on express. I want to follow along on the lack of services which to me comes out of the attitude of the CNR—and I agree with you entirely on this—in the west as well. In the withdrawal of express in many areas, the service was turned over to trucking organizations. Since it is a publicly owned corporation, should there not be some requirement for the CN to tender those services instead of just assigning them to trucking firms?

Mr. Pepin: The difficulty comes from the use of the words "turned over". They were not turned over; that is the essence of the system. In the system CN Express is putting together now, the responsibility, the initiative, is still in the hands of CN Express, and CN Express makes agreements with trucking companies and they do the work for CN. CN has developed and improved its computer service to be in full command of that situation. That is the case...

Mr. Hovdebo: That is exactly the point I am trying to get to.

Mr. Pepin: ... my special assistant refers to as having taken place in the Atlantic. It is a symbolic case.

[Translation]

lignes qui passent par la région de Prince-Albert, on n'a absolument pas transporté de céréales depuis le mois d'octobre, alors qu'on serait ravi de pouvoir le faire, d'en transporter n'importe où.

M. Pepin: N'importe où?

M. Hovdebo: Cette raison que l'on invoque, donc, pour ne pas transporter les céréales jusqu'à Churchill, n'est tout simplement pas acceptable. D'ici la fin de l'année agricole, les silos seront encore pleins d'orge.

M. Pepin: Quel est le problème qui se pose à Churchill, selon vous, monsieur Hovdebo? Quel est le problème? Il n'y en a aucun.

M. Hovdebo: Personne n'y envoie de céréales. C'est là le problème.

M. Pepin: Et pourquoi n'y envoie-t-on pas de céréales? Il doit bien y avoir une raison.

M. Hovdebo: Comme M. Mayer l'a dit, le CN...

M. Pepin: J'ai lu ce qu'a déclaré votre collègue de Lisgar à ce sujet.

M. Hovdebo: ... le CN, le Conseil des ports et la Commission canadienne du blé, autant d'organismes gouvernementaux, sont ceux qui prennent les décisions; ce ne sont pas les agriculteurs. L'agriculteur ne choisit pas où envoyer ses céréales; on lui dit où les envoyer.

M. Pepin: Étiez-vous présent quand j'ai déclaré que le sénateur Argue avait demandé au comité consultatif de la Commission canadienne du blé d'envisager la possibilité d'une garantie...

M. Hovdebo: J'ai entendu tous les arguments que l'on a fait valoir.

M. Pepin: Vous les avez entendus? Et vous ne pensez pas qu'ils soient justifiés?

M. Hovdebo: J'aurais une autre question à poser sur les services express. J'ai l'impression que cela découle de l'attitude du CN, et je suis totalement d'accord avec vous là-dessus, dans l'Ouest aussi. Dans bien des régions, quand on a supprimé les services express, on les a remis aux associations de camionnage. Comme le CN est une société publique, ne devrait-elle pas être contrainte de lancer un appel d'offres quand elle veut interrompre certains de ses services, au lieu, comme dans ce cas-ci, de les remettre aux sociétés de camionnage?

M. Pepin: La difficulté provient de l'utilisation du terme «remettre». Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. C'est toujours le CN Express qui est responsable du système à l'heure actuelle, et cette société conclut des ententes avec les sociétés de camionnage, qui travaillent alors pour le CN. Le CN a créé un service informatique, qu'il a amélioré pour gérer parfaitement la situation. C'était à cela...

M. Hovdebo: C'est exactement là où je voulais en venir.

M. Pepin: ... que mon adjoint spécial faisait allusion quand il parlait de ce qui s'était passé dans les provinces atlantiques. Il s'agit d'un cas symbole.

[Texte]

Mr. Hovdebo: That is exactly the point I am trying to get to. Since it is a public corporation, there should be some responsibility on that corporation, the CNR, to tender the turnover of freight or moving of express . . .

Mr. Pepin: Do you want to kill CN Express? Is that what you want to do?

Mr. Hovdebo: . . . rather than picking out one freight line and saying it is yours. Between Saskatoon and Prince Albert, there has been no tender of that service. It was given to . . .

Mr. Pepin: On the rail line or . . .

Mr. Hovdebo: No, the freight lines—without any tender.

Mr. Pepin: I was not aware of that. I thought you were referring to interlining agreements with the trucking companies. Do you want all those to go on the government type of bidding system?

Mr. Hovdebo: At least other trucking firms should get the opportunity to provide that service, if they are able to do it at a cheaper rate.

Mr. Pepin: It would take months for CN to use that technique of finding partners in each case.

Mr. Hovdebo: They do it . . .

Mr. Pepin: You would kill it.

Mr. Hovdebo: . . . in other circumstances.

Mr. Pepin: I am sure not in that type.

Mr. Hovdebo: Besides that, the improvement of services for express is a misnomer. There is no improvement of service by transferring from CN Express to other lines, to trucking. Sometimes in the movement from one point to another, or particularly from one province to another, because you no longer have CN Express, you have three or four unloadings and loadings because the companies are operating on franchises which are local, where before they went by CN Express for the whole distance.

Mr. Pepin: I really do not know what you are driving at. I have read sufficiently in recent months on this subject to know one thing, that CN Express was developed at a time when rail passenger transportation was at the summit, in the '50s, and CN Express was developed as a continuation, as a subsidiary operation to that one.

• 2150

Fortunately or unfortunately, in the '50s the automobile and the truck took over, and CN has found itself incapable of competing with the trucking companies. There are many of them, 29 in the town of Sydney itself. So instead of being licked by them, they have decided to join them, if I may use an old saying. That is the system which is now . . .

Mr. Hovdebo: CN did join them, but now CN is getting out of the trucking. It is that idea of turning it over to other trucking lines that forces the loading up and unloading when it passes from one franchise to another. The CN franchises went straight through. The present franchises . . .

[Traduction]

M. Hovdebo: C'est exactement là que je voulais en venir. Comme il s'agit d'une société publique, elle devrait être tenue de lancer des appels d'offres lorsqu'elle cesse ses services de transport du fret ou ses services express . . .

M. Pepin: Vous voulez détruire le CN Express? Est-ce bien cela que vous voulez faire?

M. Hovdebo: . . . plutôt que de tout remettre à une société de camionnage prise au hasard. Il n'y a pas eu d'appels d'offres pour les services entre Saskatoon et Prince-Albert. Les services ont été remis . . .

M. Pepin: Vous parlez de la ligne ferroviaire ou . . .

M. Hovdebo: Je parle du transport du fret, il n'y a pas eu d'appels d'offres.

M. Pepin: Je n'étais pas au courant. Je suppose que vous faites allusion aux ententes avec les sociétés de camionnage. Voulez-vous que, dans tous ces cas, on adopte le système d'appel d'offres?

M. Hovdebo: Les autres sociétés de camionnage devraient se voir offrir la possibilité de fournir ce genre de service si elles peuvent le faire moins cher.

M. Pepin: Il faudrait des mois au CN pour trouver chaque fois des partenaires.

M. Hovdebo: C'est ce que l'on fait . . .

M. Pepin: Cela détruirait la société.

M. Hovdebo: . . . dans d'autres circonstances.

M. Pepin: Certainement pas dans celle-là.

M. Hovdebo: En outre, vous parlez d'amélioration des services express, c'est se moquer du monde. Il n'y a pas d'amélioration des services quand il y a transfert du CN Express à d'autres sociétés ou à des sociétés de camionnage. Dans certains cas, pour le transport d'un point à un autre, ou d'une province à une autre, vu qu'il n'y a plus le CN Express, il faut charger et décharger trois ou quatre fois parce que les sociétés n'opèrent qu'au niveau local, alors qu'avant le CN Express pouvait offrir le service sur toute la distance.

M. Pepin: Je ne vois vraiment pas où vous voulez en venir. J'ai lu assez sur ce sujet ces derniers mois pour apprendre une chose, c'est que le CN Express a été créé à une époque où le transport ferroviaire de voyageurs avait atteint un sommet, c'était dans les années 50.

Heureusement ou malheureusement, à cette même époque, l'automobile et le camion sont venus remplacer le train et le CN s'est trouvé dans l'impossibilité de faire concurrence aux sociétés de camionnage. Il y en a beaucoup, 29 rien qu'à Sydney. Au lieu de s'y opposer, le CN a décidé de se joindre à elles en quelque sorte. C'est le système qui, maintenant . . .

M. Hovdebo: Le CN s'est joint à elles mais il se trouve que maintenant, le CN se retire du camionnage. Et c'est parce que ses services sont remis à d'autres sociétés de camionnage que l'on est contraints à tous ces chargements et à tous ces déchargements parce qu'il faut passer par plusieurs sociétés.

[Text]

Mr. Pepin: If CN were going to take more trucking companies, obviously there will be a group in the House of Commons that will disapprove of that as . . .

Mr. Hovdebo: The net result does a lot more damage to . . .

Mr. Pepin: Now they are working with existing trucking companies, and I would have thought that this was in the best Canadian tradition.

Mr. Hovdebo: I have one more question I would like to explore a little bit with the minister, Mr. Chairman.

The Chairman: You have six minutes to do it, Mr. Hovdebo.

Mr. Hovdebo: Oh, good! For most of the life of Canada, transportation has been a policy of national need. We now have a situation where the cost of transportation is becoming a major part of the economic development of certain regions. Would the minister comment on the possibility of allowing establishment of a transportation policy which would allow a remote area to receive the staples of life at a price similar to that of Toronto or Montreal? I am talking about \$3.10 eggs.

Mr. Pepin: Your colleague, Mr. Benjamin, raised exactly the same question here the other day, and we went into it in some depth. I remember concluding my observations by stating the difficulty with the system you recommend, which would be really a classification of regions of Canada by degree of éloignement, of remoteness from different factors and what not, and I tried to illustrate how I saw it. The conclusion I reached was to ask your colleague, your friend, who was going to operate that system and whether the people would really like it. I doubt very, very much that people will like it because they would find all kinds of reasons to say that they have not been properly treated, if I understand it properly, if your concept of that is the same as Mr. Benjamin's was. Finally, when I asked him who was going to operate that, he more or less said, I will. I would not enjoy it myself.

Mr. Hovdebo: I lived for many years in a very unsophisticated country in Nigeria, and the transportation in Nigeria was a public service. The railways and a good portion of the trucking operation in the country were operated as a service to the economy of the country. Peanuts, which were the main cash crop in Nigeria, were sold by the farmer for the same price all over Nigeria. There was no difference in the price they got for peanuts anywhere in Nigeria. Gasoline which was transported from the southern coast to the north was the same price in Lagos as it was a thousand or seven hundred miles away. If a country like Nigeria can work out a transportation policy with the lack of sophistication they have, surely a country as sophisticated as Canada can do it.

• 2155

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Pepin: I was just wondering who was equalizing all this. The government was equalizing all that, taking from some

[Translation]

La concession du CN permettait de faire le transport en une seule fois. Les concessions actuelles . . .

M. Pepin: Si le CN cherchait à acquérir d'autres sociétés de camionnage, il y a certainement un groupe qui, à la Chambre des communes n'approuverait pas une telle mesure . . .

M. Hovdebo: Les conséquences sont beaucoup plus néfastes pour . . .

M. Pepin: Le CN travaille maintenant avec les sociétés de camionnage et ce, dans la meilleure tradition canadienne, je pense.

M. Hovdebo: Il est un autre problème qui j'aimerais étudier avec le ministre, monsieur le président.

Le président: Vous avez six minutes pour le faire, monsieur Hovdebo.

M. Hovdebo: Parfait. Depuis la création du Canada, les transports ont été considérés comme un besoin national. A l'heure actuelle, le coût des transports constitue un élément important du développement économique de certaines régions. Que pense le ministre d'une politique des transports aux termes de laquelle les régions éloignées recevraient les marchandises de première nécessité au même prix que Toronto ou Montréal? Je parle des œufs à \$3.10.

M. Pepin: Votre collègue, M. Benjamin a posé exactement la même question l'autre jour et nous avons étudié cette possibilité de façon approfondie. Je me souviens avoir conclu en disant qu'un système tel que celui que vous recommandez pose des difficultés en ce sens qu'il exigerait un classement des régions du Canada par degré d'éloignement, et en fonction de divers autres facteurs, et je me suis efforcé de donner des exemples. J'ai demandé à votre collègue, à votre ami, qui allait gérer un tel système et s'il serait apprécié. Je doute fort que l'on puisse l'apprécier parce que les gens trouveraient toutes sortes de raisons pour dire qu'ils n'ont pas été traités de façon convenable; et si je comprends bien, votre idée est la même que celle de M. Benjamin. Finalement donc, quand je lui ai demandé qui allait gérer un tel système, il a plus ou moins dit que j'allais le faire. Ce qui ne me plairait pas beaucoup.

M. Hovdebo: Pendant de nombreuses années, j'ai vécu au Nigéria, pays sans aucune sophistication, et où les transports sont un service public. Les services ferroviaires et une bonne partie de s services de camionnage étaient gérés dans l'intérêt de l'économie du pays. Les arachides, principale culture commerciale du Nigéria, étaient vendues au même prix partout dans le pays. Il n'y avait aucune différence d'un point à un autre. L'essence, qui était transportée depuis la Côte Sud jusqu'au Nord était vendue au même prix à Lagos qu'à n'importe quel point situé à 1,000 ou 700 milles plus loin. Si un pays comme le Nigéria, vu son état de développement, peut élaborer une politique de transport efficace, il est certain d'un pays comme le Canada, vu le sien, le peut aussi.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Pepin: Je me demande simplement qui s'occupait de faire régner l'équité. Le gouvernement, certainement en pre-

[Texte]

people and giving to the others, the same way as the equalization system in Canada does at the federal-provincial level.

Mr. Hovdebo: That is right.

Mr. Pepin: It was a massive equalization system.

Mr. Hovdebo: It was an evening out of the economic opportunities all over the country. All I am asking is if you would comment on that as a possibility in the future of a transportation policy for Canada?

Mr. Pepin: I cannot. I am dumbfounded by the magnitude of the operation. I am just a member of Parliament. I go into my riding office every Saturday morning for four or five hours, and what do I see but lists of files of accidents, cheques that did not get there, letters that got lost. We all have that. I am very much afraid, myself, of this massive direction given to the economy with all the nuances, differences of remoteness from I do not know where. It just does not coincide with my . . .

Mr. Hovdebo: All policies have to start someplace.

Mr. McDermid: Let us, you and I, go to Nigeria and check it out.

Mr. Pepin: Yes, I will go to Nigeria and ask the Nigerians if they like it.

Mr. McDermid: I will go with you.

Mr. Pepin: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Hovdebo. We have a few minutes left so I will start the second round with Mr. McDermid. I caution you, Mr. McDermid, that members of the committee may become impatient in about three or four minutes.

Mr. McDermid: That caution is accepted, Mr. Chairman. Thank you. There are a number of issues that I want to cover under air transportation that I will save for when that comes up on a specific . . .

The Chairman: Thursday of this week.

Mr. McDermid: Yes, right.

Mr. Pepin: Give us advance notice of the subject.

Mr. McDermid: However, there are a couple of things I would like the minister's opinion on, and maybe a little bit of his philosophy. The moratorium at Toronto International Airport has been in effect for quite some time, and I know that Transport officials are talking with Norway, Sweden, Denmark, I believe Israel, I believe Portugal, and a number of others. The last time we discussed this, Mr. Minister, I think you said they were doing a review of that moratorium in 1980. Now we are in 1981 and I would like to know what the major conclusions were. Are you in fact going to lift that moratorium, maybe with certain restrictions? If the moratorium is lifted, will it play a part in Air Canada getting into the Pacific?

[Traduction]

nant aux uns pour donner aux autres, comme cela se fait au Canada dans le cadre du système de péréquation au niveau fédéral-provincial.

M. Hovdebo: C'est exact.

M. Pepin: Il s'agissait d'un énorme système de péréquation.

M. Hovdebo: Il s'agissait d'égaliser les possibilités en matière économique à l'échelle de tout le pays. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible d'élaborer une politique des transports de ce type pour le Canada?

M. Pepin: Je ne pourrais vous répondre. Il y aurait de quoi être renversé par l'ampleur de la tâche. Je ne suis qu'un député. Chaque samedi matin, je vais passer quatre ou cinq heures dans mon bureau de circonscription pour y trouver des listes de dossiers d'accidents, des lettres concernant des chèques qui ne sont pas arrivés, des lettres qui ont été perdues. Je m'inquiète beaucoup de ces grandes orientations que l'on donne à l'économie vu toutes les nuances, vu toutes les différences d'éloignement. Tout cela ne coïncide pas avec mon . . .

M. Hovdebo: Toute politique doit bien commencer à être appliquée quelque part.

M. McDermid: Venez avec moi au Nigéria, nous allons vérifier.

M. Pepin: Oui, j'irais bien volontiers au Nigéria demander aux Nigériens ce qu'ils en pensent.

M. McDermid: J'irai avec vous.

M. Pepin: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Hovdebo. Comme il ne nous reste que quelques minutes, je commencerai le deuxième tour par M. McDermid. Monsieur McDermid, laissez-moi vous rappeler que les membres du Comité risquent d'être impatients d'ici trois ou quatre minutes.

M. McDermid: Monsieur le président, je tiendrai compte de votre mise en garde. Merci. J'aimerais poser un certain nombre de questions à propos du transport aérien et j'attendrai pour cela que . . .

Le président: Vous n'aurez qu'à attendre jeudi.

M. McDermid: Oui, c'est exact.

M. Pepin: Avertissez-nous à l'avance du sujet.

M. McDermid: Cependant, j'aimerais que le ministre nous donne son avis sur plusieurs points, et peut-être qu'il nous indique les principes sur lesquels il se fonde. Un moratoire est en vigueur depuis quelque temps déjà à l'aéroport international de Toronto et je sais que les responsables du ministère ont engagé des pourparlers avec la Norvège, la Suède, le Danemark, Israël et le Portugal aussi, je crois, et un certain nombre d'autres pays. La dernière fois que nous avons étudié cette question, monsieur le ministre, vous avez déclaré que la question du moratoire serait réétudiée en 1980. Nous sommes maintenant en 1981 et j'aimerais connaître les principales conclusions qui ont été tirées. Allez-vous lever ce moratoire, avec peut-être certaines restrictions? Si oui, cela aura-t-il une incidence sur les possibilités d'accès d'Air Canada au Pacifique?

[Text]

Mr. Pepin: I do not really see offhand the relationship between Air Canada and the Pacific and the moratorium at Toronto International Airport.

On the moratorium itself, you are quite right, there are I counted the last time 12 different national airlines lined up for admission and I am going to make recommendations to my colleagues on that subject. It will, obviously, have to be a conditional entry if it comes.

Mr. McDermid: I understand that . . .

Mr. Pepin: It would have to be conditional on the peaks and the valleys for the selection of a terminal by the department, be it one or two or three.

Mr. McDermid: Oh, are you announcing that tonight?

Mr. Pepin: No, no, I did not announce anything. I just winked at you when I was saying it because of the subject we discussed today. So, it would have to be a conditional one. I am supposed to consult with them soon on that subject.

Mr. McDermid: And no decisions have been made.

Mr. Pepin: No.

The Chairman: Your final question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Are you ready now to make a recommendation? As this is my final question I want to get it in. Are you participating with any airlines in countries in the Pacific, following President Taylor's statement the other day that they are looking for routes into the Pacific in order to compete with European airlines that are getting western routes now?

• 2200

Mr. Pepin: That is such a big subject I do not know exactly how to limit it. This was very much raised at the time of the last Canada-U.K. bilateral agreement, and at that time Air Canada got itself a number of fifth freedoms from London which they would be keen to use in due course. It just happened that some of these routes would take them to the Middle East and beyond. So, presumably this is what Mr. Taylor had in mind when he was talking about Air Canada's moving around the world to these areas of Asia, if not of the Pacific.

You have to realize that the poor Canadian government has to do a balancing act here between the interests of air Canada, expressing themselves in the way I have just indicated, and the interests of CP Air, expressing themselves through Hong Kong and Japan. So it is a very difficult balancing act, and both sides, Air Canada and CP Air, are very jealous of the potential developments.

Mr. McDermid: But you will answer my first question, that you are prepared to make a submission to Cabinet now regarding moratorium? You have made up your mind, the department has, and you are ready to go?

Mr. Pepin: You put the case in terms that I accept. This has been going on now for a number of years.

Mr. McDermid: 1976 was the moratorium.

[Translation]

M. Pepin: Les rapports entre Air Canada, le Pacifique et le moratoire à l'aéroport international de Toronto ne me sautent pas immédiatement aux yeux.

Pour ce qui est du moratoire lui-même, vous avez raison, 12 compagnies aériennes nationales ont déposé des demandes d'admission et j'ai l'intention de formuler des recommandations à mes collègues sur ce sujet. Bien sûr, des conditions seront imposées.

Mr. McDermid: Je le comprends . . .

M. Pepin: Le ministère choisira le terminal en fonction des heures de pointe et des heures creuses, qu'il s'agisse d'une, de deux ou de trois compagnies aériennes.

M. McDermid: Allez-vous nous annoncer cela ce soir?

M. Pepin: Non, je n'ai rien à annoncer. Tout ce que je voulais dire, c'est que le sujet a été discuté aujourd'hui. Donc, des conditions seraient imposées. Je suis censé engager des consultations très prochainement à ce sujet.

M. McDermid: Aucune décision n'a encore été prise?

M. Pepin: Non.

Le président: Monsieur McDermid: ce sera votre dernière question.

M. McDermid: Êtes-vous maintenant prêt à formuler une recommandation? Ce sera ma dernière question. L'autre jour, M. Taylor a déclaré que sa société cherchait à ouvrir de nouveaux itinéraires sur le Pacifique afin de faire concurrence aux compagnies aériennes européennes qui desservent actuellement cette région. Avez-vous entrepris quoi que ce soit à ce sujet?

M. Pepin: Le sujet est tellement vaste que je ne sais pas exactement où il s'arrête. Cette question a été étudiée de façon approfondie lors de la dernière entente bilatérale Canada-Royaume-Uni. A l'époque, Air Canada avait obtenu de Londres un certain nombre d'avantages que cette société aimera mettre à profit au moment opportun. Il se trouve que certains de ces itinéraires les conduiraient jusqu'au Moyen Orient et au-delà. Je suppose que c'est cela que M. Taylor avait à l'esprit quand il disait que Air Canada allait établir une ligne autour du monde vers l'Asie, sinon vers le Pacifique.

Rendez-vous bien compte que le pauvre gouvernement canadien doit assurer l'équilibre à ce propos. Il y a d'un côté les intérêts d'Air Canada, qui s'expriment comme je viens de vous l'indiquer, et, de l'autre, ceux de CP Air, société tournée vers Hong Kong et le Japon. L'équilibre est donc très difficile à établir et chacune de ces deux sociétés, Air Canada et CP Air, sont très jalouses des ouvertures possibles.

M. McDermid: Quant à ma première question, êtes-vous prêt à faire une recommandation au Cabinet à propos du moratoire? Avez-vous pris une décision, le ministère l'a-t-il fait, et êtes-vous prêt à agir?

M. Pepin: J'accepte la façon dont vous présentez les choses. Voici maintenant un certain nombre d'années que cela dure.

M. McDermid: Le moratoire remonte à 1976.

[Texte]

Mr. Pepin: Four years. So sooner or later we will have to resolve it in some way. As you indicated, some of the national carriers—Portugal, Spain, Belgium and others . . .

Mr. McDermid: . . . Norway, Sweden, Denmark, Israel.

Mr. Pepin: . . . Israel; et cetera. There are a dozen really that are pressing, some of them quite strongly, for entry. Some of them have spent some time identifying the period of the day when there might be enough room for them to enter, so they are quite well documented. But we have to give them an answer very soon.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Before adjourning the committee, may I remind members of the committee that our next meeting will be held in Room 371, West Block, rather than this room. And again before adjourning, I would like to express my thanks to members of the committee for their co-operation and I also want to thank the minister and Mr. Kroeger, Mr. McLeish, Mr. Marsham and Mr. Sinclair, for their appearance here today.

Having said that, I adjourn the meeting until 3:30 o'clock tomorrow in Room 371 West Block, when all votes of the Marine Transportation Program under Transport will be considered.

The meeting is adjourned until then.

[Traduction]

M. Pepin: Cela fait quatre ans. Par conséquent, tôt ou tard, il faudra bien trouver une solution. Comme vous l'avez indiqué, certains des transporteurs nationaux du Portugal, de l'Espagne, de la Belgique et certains autres . . .

M. McDermid: . . . de la Norvège, de la Suède, du Danemark, d'Israël.

M. Pepin: . . . d'Israël, etc. Il y en a en fait une douzaine qui exercent des pressions, des pressions fermes dans certains cas, pour avoir accès à cet aéroport. Certaines de ces sociétés ont calculé à quel moment de la journée il leur serait possible de faire atterrir leurs avions à Toronto; elles sont donc bien documentées. Mais il nous faut leur donner une réponse très prochainement.

M. McDermid: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Avant de lever la séance, je rappelle aux membres du comité que notre prochaine réunion se tiendra dans la pièce 371 de l'Édifice de l'Ouest, plutôt que dans celle-ci. Par ailleurs, j'aimerais remercier les membres du comité pour leur collaboration ainsi d'ailleurs que le ministre, M. Kroeger, M. McLeish, M. Marsham et M. Sinclair qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

Cela étant dit, je vous rappelle que notre prochaine réunion aura lieu à 15 h 30 demain à la pièce 371 de l'Édifice de l'Ouest, et, à cette occasion nous mettrons en délibération tous les crédits relatifs au Programme des transports par eau du ministère des Transports.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:45 a.m.

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration.

At 8:00 p.m.

Mr. Arthur Kroeger, Deputy Minister;
Mr. Walter McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration;
Mr. Gordon Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration;
Mr. Roger J. Marsham, Deputy Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

À 9 h 45 du matin

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne du transport de surface;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime.

À 8 heures du soir

M. Arthur Kroeger, sous-ministre;
M. Walter McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;
M. Gordon Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;
M. Roger J. Marsham, administrateur adjoint, Administration canadienne du transport de surface.

